97

l'architecture d'aujourd'hui

André BLOC directeur général
Alexandre PERSITZ rédacteur en chef

paris et région parisienne aéroports

Numéro réalisé par Renée Diamant-Berger sous la direction d'André Bloc.

actualités

COMITE DE L'A.A.

Pierre VAGO président du comité

Edouard Albert
Jean Balladur
André Bloc
André Bruyère
J.-H. Calsat
Georges Candilis
François Carpentier
Jean Chemineau
Jean Dubuisson
Michel Ecochard
Jean Fayeton
Jean Ginsberg
A.-G. Heaume
Gaston Jaubert
Guy Lagneau
Rémy Le Caisne
Gaston Leclaire
Robert Le Ricolais
Marcel Lods
Raymond Lopez
Edouard Menkès
Lionel Mirabaud
Claude Parent
Charlotte Perriand
Alexandre Persitz
Jean Prouvé
Yves Roa
Marcel Roux
Pierre Roux-Dorlut
Yves Salier
Jean Sebag
Henri Trezzini
Jean Tschumi
B.-H. Zehrfuss

CORRESPONDANTS

Allemagne : H. Schoszberger
Angleterre : E. Goldfinger
Australie : J.K. Duncan
Belgique : Robert Courtois
Brésil : Maria-Laura Osser
Californie : Irving Myers
Canada : J.L. Lalonde et A. Blouin
Chine : Wu Ching-Hsiang
Colombie : H. Vieco, Reyes, Santa Maria
Danemark : W. Hansen et T. Boheman
Egypte : Paul Abela
Espagne : F. Genilloud-Martinrey
Etats-Unis : Paul Damaz
Finlande : André Schimmerling
Grèce : Ch. A. Sfaellos
Hawaï : R.E. Windisch
Hollande : J.B. Bakéma
Indes : Balkrishna V. Doshi
Italie : Vittoriano Vigano
Israël : M. Zarhy
Japon : Junzo Sakakura
Mexique : Vladimir Kaspé
Norvège : Helge Heiberg
Nouvelle-Zélande : P. Pascoé
Pologne : Halina Skibniewska
Portugal : Eduardo Anahory
Suisse : G. Bréra
Tchécoslovaquie : A. Kubicek et J. Dvorak
Turquie : A. Hanci et S. Gurel
U.R.S.S. : Paul Abrassimov
Union Sud-Africaine : Feldman et Wood
Uruguay : Luis Garcia Pardo
Venezuela : C.R. Villanueva
Yougoslavie : Vjenceslav Richter

AGENTS GENERAUX

Allemagne	Saarbach, Gertrudenstr. 36, Cologne
Argentine	Editorial Victor Leru, calle Cangallo, 2233, Buenos Aires
Australie	Universal Publications, 200 Campbell, Sydney
Autriche	Josef Baier, Draukai 6 Willach
	Wiener Modellgesellschaft, Sutbenring 16, Vienne 1
Belgique	Office International de Librairie, 30, avenue Marnix, Bruxelles
Brésil	Socieda de Intercambio Franco Brasileiro
	54 A, Avenida Presidente Antonio Carlos, Rio de Janeiro
Chine	Librairie Guozi Shudian. P.O.B. 50, Pékin
Colombie	Libreria Buchholz, Avenida Jimenez de Quesada 8-40, Bogota
	Arquitecnica, Edificio Pelaez Carrera 45 B 30-26, Barranquilla
	L.A. Puin Alvarez, Calle 14, no 7-33, Oficina 507, Bogota
Egypte	A. Bucellati, 4, Rond-Point Moustapha Kemal Pacha, Le Caire
Etats-Unis	A. de Mendelson, 403 East 58th Street, New York 22 N.Y.
	Wittenborn and Co, 1018 Madison Ave., New Cork 21 N.Y.
Grande-Bretagne	Alec Tiranti, 72 Charlotte Street, Londres W. 1
Grèce	Librairie Kauffman, 28, rue du Stade, Athènes
Indes	Institute of Foreign Languages Davico's Connaught Circus, New Delhi
Iran	Librairie Française, Carrefour Istamboul, Téhéran
Israël	Weiss Subscriptions, 22, Allenby Road, Tel Aviv
Italie	Salto, Via Visconti di Modrone, 18, Milan
	Editoriale Maggiora, Piazza 18 Dicembre, 7, Turin
	Techna, Via San Felice, 28, Casella Postale 503, Bologne
Panama	Libreria Avance S.A., Calle 12, Este No 5-43, Panama
Portugal	A. Valente Lda, rua da Fabrica 38-3° sala 37, Porto
Turquie	Erksan, Beyoglu, Gönül Sokak, 15, Istanbul
Uruguay	Ibana, Convencion 1488, Montevideo

32e année
Bimestriel
Septembre 1961

Tirage : 16.500 ex. (O.J.D.)

Prix de ce numéro
France et étranger : 14 NF

Directeur de la publicité :
A. Margueritte.

Administration-Rédaction : 5, rue Bartholdi, Boulogne (Seine), France
Téléphone : Molitor 61-80 et 81 • C.C.P. Paris 1519.97

ABONNEMENTS : 1 AN (6 NUMEROS)
France : 69 NF • Suisse : 69 Fr. suisses • Italie : 11.000 Lires • Allemagne : 70 D.M.
Amérique du Nord, du Sud, Belgique, Japon et tous pays non mentionnés : 16 dollars.

ORLY

600 TONNES d'aluminium

dans la construction et la décoration

à l'extérieur :

l'auvent du hall d'entrée
la façade sud du bâtiment central
les façades des jetées
les façades des bâtiments annexes
les auvents des terrasses
les balustrades et les rampes
la tour de contrôle

et aussi :

les paralumes et les poutrelles
des passages souterrains

Atlante A 224

à l'intérieur :

les plafonds du hall et des galeries
l'habillage des piliers
les ascenseurs

et partout :

des menuiseries
des revêtements
des lustres
des comptoirs, des meubles, des accessoires, etc...

L'ALUMINIUM FRANÇAIS
23, rue Balzac Paris VIII

PARTICIPATION FRANÇAISE A L'EXPOSITION INTERNATIONALE DU TRAVAIL A TURIN

ARCHITECTURE ET COORDINATION : JACQUES DUMOND ET PHILIPPE LELOUP PRÉSENTATION DE J. ABRAHAM D. J. ROL ROGER FATUS JEAN GUEILLET ET CLAUDE PARENT

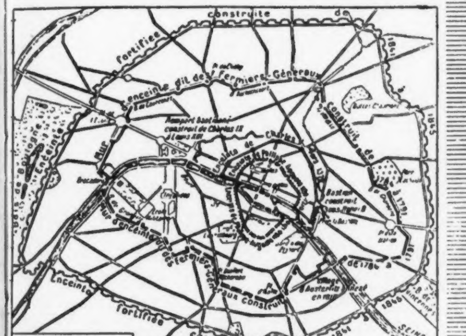
La section française avait pour thème « le Travail intellectuel » (1).

Dans le cadre de l'urbanisme, l'étude portait sur l'évolution des villes réalisées trop souvent sous la pression malheureuse des systèmes préexistants. Quelques cas particuliers ont été soulignés où la démarche de l'esprit a été significative, où la pensée a précédé la réalisation et l'a engagée dans des voies qui ont servi pendant des siècles. L'urbanisme milésien est un des sommets de cet art. De même, le vocabulaire urbain du XVIIe siècle a joué un rôle des plus importants.

Mais un schéma d'urbanisme n'est pas éternel; il ne guide le développement d'une ville que pour un certain temps; lorsque les conditions ont suffisamment changé pour que le schéma ne soit plus valable, c'est à la pensée de le modifier, car son utilisation abusive aboutit à la sclérose et au formalisme. Or, toute pensée créatrice ne saurait être absente de l'urbanisme contemporain.

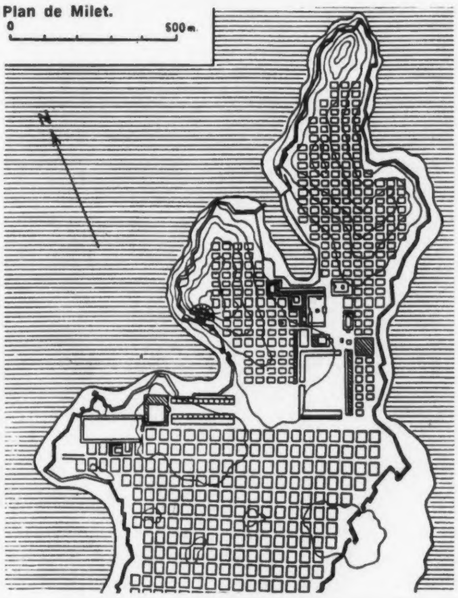
Au IIIe siècle, les villes ouvertes (cités gallo-romaines) élevèrent à l'intérieur une enceinte de « repli » autour des bâtiments principaux. Cette muraille au tracé imprévisible, sans volonté créatrice, résultat d'une simple mesure de sauvegarde, fut le point de départ de la nouvelle forme des villes qui se développèrent ensuite par anneaux successifs. Les enceintes entérinent l'accroissement de la cité, mais ne l'organisent pas. Ce radioconcentrisme imposé n'a plus aucun caractère commun avec le noyau de la ville d'origine. En dehors des enceintes, quelques points de résistance prennent une autonomie : monastères, lieux de pèlerinage, bourgs de marchands, dont la soudure, aux environs du IXe siècle, par une nouvelle enceinte, exprime le hasard informel et un plan plus hétérogène encore.

Pourtant, dans l'histoire, on trouve un certain nombre d'exemples d'un urbanisme conscient : ne citons que l'un d'eux : Milet. Le plan orthogonal quadrillé ou à damiers était déjà connu des Egyptiens et des Grecs ; mais il subit, au Ve siècle, à Milet, une modification essentielle après la destruction de la ville et la reconquête du territoire : la proposition du Plan est prévue dans son ensemble sans tenir compte des impossibilités du moment, mais en fonction d'un programme couvrant plusieurs décades. Plus qu'un plan, c'est une étude de zonage pensée et déterminée dans son ensemble avec des bornages définitifs et des obligations d'urbanisme très strictes, respectées encore plusieurs siècles plus tard : plan tramé, uniformisant les types d'édifices, ne visant pas au grand effet dramatique à fin esthétique ; peu sensible aux grandes compositions monumentales) il ne cherche pas les volumes ; c'est une leçon de réalisation pratique et rapide, très rationalisée.



Enceintes successives de Paris.

Plan de Milet.



A l'opposé de cet esprit, le XVIIe siècle français propose un parti esthétique d'abord : rectitude, symétrie, perspective sont ses trois moyens. Il suscite la naissance de l'ordonnance architecturale. Il propose les grands tracés des villes importantes ; ces grands axes subsisteront jusqu'à nos jours et seront les premières grandes voies de circulations aujourd'hui périmées. On doit au XVIIe siècle l'utilisation systématique de la double convergence ; le mail, pénétrant les villes ouvertes et la place, au sens urbanistique : fait urbain, élément capital du fonctionnement du plan.

Aujourd'hui, la grande ville capitale, qu'elle soit à extension périphérique comme Paris ou Londres complétée par une couronne de villes satellites, est en train de mourir. La pensée de synthèse ne saurait être remplacée par une réglementation.

Nous assistons à la naissance d'un élément nouveau : l'urbanisme temps. Le temps n'est plus linéaire ; le temps n'est plus lié à la distance et la distance n'est plus la coordonnée essentielle du plan d'urbanisme. Cette idée est à la base de la théorie de la « ville parallèle ». En effet, la liaison directe à plus courte « distance-temps » entre elle et les activités essentielles de la ville d'origine est plus rapide que les communications entre le centre de celle-ci et sa périphérie.

Extrait de l'article de Claude Parent accompagnant des schémas d'urbanisme, dont ceux de Paris-Parallèle, présentés à la Section Française.

(1) *Exposition Internationale du Travail à Turin. Voir « Aujourd'hui », n° 32, juillet 1961.*

† EDUARDO TORROJA.

Eduardo Torroja est décédé le 15 juin. Il devait, quelques semaines plus tard, se rendre à Paris où nous devions nous rencontrer avec Esquillan, afin de préparer, pour l'année prochaine, le premier Colloque International sur les constructions en voiles et câbles prétendus, dans le cadre des travaux de l'I.A.S.S. (International Association for Shell Structures), dont il était président fondateur.

Né en 1899, il avait obtenu le titre « d'Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos » et, depuis 1939, il professait à « l'Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ». Torroja, dont la création s'alliait à une philosophie sensible de l'architecture, s'attacha, en théorie comme en pratique, à montrer les liaisons intimes de tout mode particulier de construction avec son expression architecturale. Il fut l'un des premiers dans le monde à construire en voiles minces et à affirmer que « le matériau doit prendre la forme qui lui permette de remplir au mieux sa mission », sans autre condition, à priori, que la raison, cette forme créant une esthétique propre au matériau employé (1). Cette logique libérait Torroja de toute esthétique formelle, le calcul n'apportant qu'une vérification empirique.

A l'occasion d'une importante étude sur la collaboration entre « Architectes et Ingénieurs », nous évoquerons l'ensemble de son œuvre. Ne rappelons ici que l'une de ses réalisations, l'hippodrome de Madrid, publié récemment dans cette revue (2).

R. SARGER.

(1) *Cf. son livre, « Razon y Ser de los tipos estructurales ».*
(2) *Voir « A.A. », n° 91-92.*
(3) *« A.A. » n° 67/68 (1956) et « Aujourd'hui » n° 7.*

GRAND PRIX 1961 DU C.E.A. : CHANDIGARH.

Le Grand Prix du Cercle d'Etudes Architecturales pour 1961 vient d'être décerné, le 10 juillet à Le Corbusier pour la réalisation de Chandigarh et particulièrement du Capitole (3).

Face à des civilisations successives ou juxtaposées, le Panjab a voulu tenter une expérience audacieuse : celle de créer de toutes pièces, une capitale d'esprit moderne, symbole d'une nouvelle Inde. Cette ville prévue pour 500.000 habitants, s'étend au pied de la chaîne de l'Himalaya près de la route qui mène d'Ambala à Simla. Elle se réalise selon le tracé étudié par Le Corbusier il y a une dizaine d'années. L'élément essentiel en est le Capitole, réplique en Inde des Palais d'autrefois. Cet imposant ensemble qui groupe les édifices publics : Ministères, Haute Cour, Siège de l'Assemblée, Palais du Gouverneur, constitue l'une des œuvres architecturales les plus caractéristiques de notre époque. L'aménagement des abords, les parvis et les plans d'eau affirment la grandeur que le rythme des volumes lui conférait.

« A Chandigarh, aime à dire Le Corbusier, j'ai « rappris mon métier ». En effet, il fallait compter avec deux facteurs prépondérants du climat indien : la chaleur et le vent. Le Corbusier a quand même utilisé des surfaces vitrées protégées par les brise-soleil créés pour Alger.

Le Palais du Gouverneur a changé de destination ; il est devenu un Musée de la Connaissance, où Le Corbusier a utilisé les techniques électroniques audio-visuelles, qu'il avait innovées à Bruxelles pour le Pavillon Philips.

Dans le courant d'octobre, ce prix sera remis par le nouveau président du C.E.A., Jean Dubuisson, au Gouvernement du Penjab au cours d'un cocktail à l'Ambassade.

† EERO SAARINEN.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons avec une vive émotion le décès d'Eero Saarinen survenu le 1er septembre à la suite d'une grave opération. Un hommage sera rendu à la mémoire du grand architecte américain qui disparaît à l'âge de 51 ans.

UNE QUESTION DE M. PIERRE TAITTINGER AU PREFET BENEDETTI.

Au cours d'une récente séance du Conseil Municipal, M. Pierre Taittinger a évoqué la proposition d'urbanisme dite de Paris Parallèle, concernant l'aménagement de la Région Parisienne. Nous donnons ci-après un extrait du compte rendu de cette séance publié dans le Bulletin Municipal Officiel de Paris du 19 août 1961.

M. Pierre Taittinger, conseiller municipal, a l'honneur de demander à M. le Préfet de la Seine de lui faire savoir ce qu'il pense du projet établi par le Comité de « L'Architecture d'Aujourd'hui » concernant la création d'une grande ville sous la dénomination de « Paris Parallèle », cité entièrement nouvelle et moderne.

Ce Comité propose une option entre cinq emplacements choisis sur des plateaux à peu près vides d'habitations, situés entre 12 et 35 km de Paris.

Ces emplacements, qui ont chacun une superficie de 4.000 ha, seraient susceptibles de recevoir une agglomération d'environ 7 km de diamètre. Sur une base de population de l'ordre de cent cinquante habitants à l'ha, il serait possible de loger environ 600.000 habitants sur l'un ou l'autre emplacement.

Les promoteurs de cette idée soutiennent que la création d'une ville entièrement nouvelle donnerait un résultat meilleur et constituerait une solution moins coûteuse.

dimu

siège de bureau à mouvements assistés par articulations élastiques

dessiné par claude gaillard

mobilier de bureau contemporain 85 bis avenue de wagram paris 17 mac. 45-40

Ainsi que nous l'avons annoncé dans nos derniers numéros, le Grand Prix International d'Architecture et d'Art de « L'Architecture d'Aujourd'hui » a été décerné pour 1961 à l'architecte danois Arne Jacobsen (1).

La remise du Prix a eu lieu le 28 juin à la Maison du Danemark à Paris au cours du vernissage d'une exposition des œuvres du célèbre architecte, organisée à cette occasion.

En lui remettant le Prix : une peinture d'Huguette Bertrand, André Bloc a rappelé comment, cette année, le Comité a eu la chance de statuer en toute assurance. « La désignation d'Arne Jacobsen, a-t-il ajouté, a pu être réalisée à l'unanimité, cet architecte s'étant affirmé au cours des dernières années en ayant déjà derrière lui une œuvre vaste où l'on ne décèle aucune faiblesse, aucune hésitation. Le chemin suivi apparaît clairement. Si les audaces d'Arne Jacobsen ont pu paraître à certains trop mesurées, c'est qu'elles sont contrôlées, qu'elles ne surgissent pas d'une simple improvisation.

» Arne Jacobsen n'en est pas moins un véritable inventeur de formes, ayant un sens profond de la discrétion, de la nuance, de la qualité, des valeurs humaines. Tout ce que l'on aime dans l'œuvre d'Arne Jacobsen se retrouve dans d'autres branches d'activités que cet architecte n'a pas craint d'aborder : mobilier, éclairage, etc.

» Il est bien que les architectes ne se limitent pas à une seule catégorie de travaux.

ARNE JACOBSEN GRAND PRIX D'ARCHITECTURE ET D'ART DE L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

Selon nous, qu'il s'agisse d'urbanisme d'architecture ou d'arts appliqués, les problèmes sont de même nature : seule, l'échelle change.

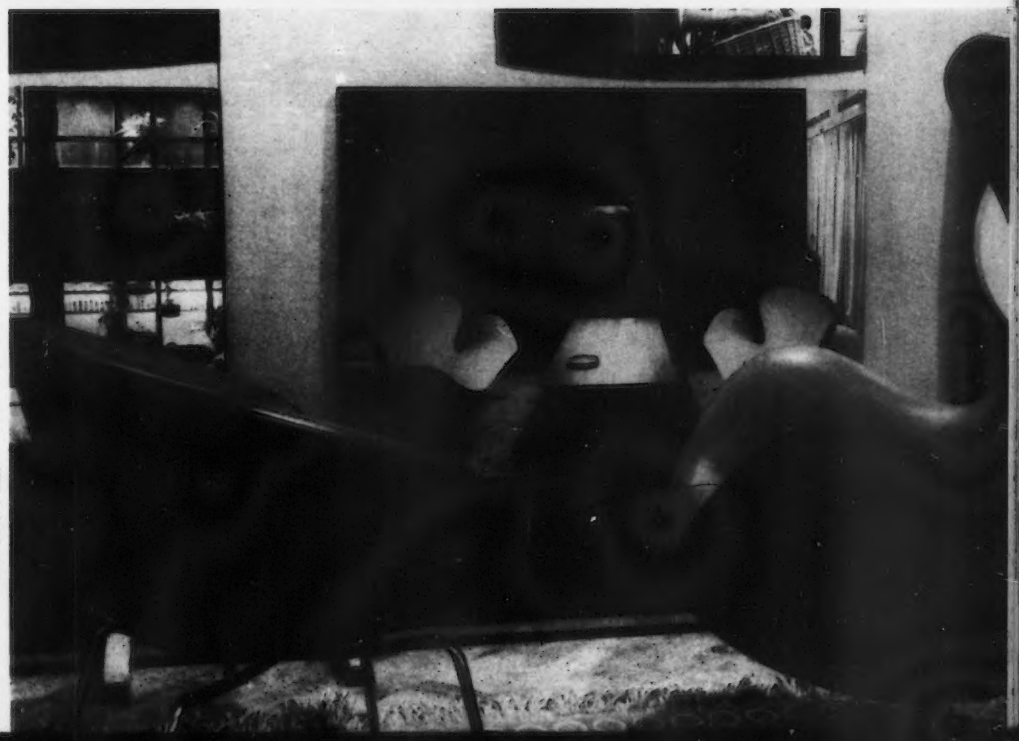
» « L'Architecture d'Aujourd'hui » est fière d'accueillir cette année à Paris le grand artiste Arne Jacobsen, dont le nom dépasse déjà l'histoire de l'architecture au Danemark et se situe dans l'histoire du monde contemporain. »

L'exposition composée par Arne Jacobsen avait été organisée par la Commission permanente des Expositions à la Maison du Danemark et les Services Culturels de l'Ambassade du Danemark à Paris, en collaboration avec notre revue. Elle portait sur une présentation d'ensemble de son œuvre depuis ses premières réalisations architecturales en 1933 jusqu'à ses projets les plus récents publiés dans notre numéro sur les Pays Nordiques (93, avril 1961).

Très architecturale et vivante, l'exposition avait été présentée avec le concours de Claude Parent (2).

(1) *Voir « A.A. » n° 95, p. V, et « A.A. » n° 96, p. II (Compte rendu de la Remise du Prix et des manifestations organisées en l'honneur d'Arne Jacobsen).*

(2) *Voir catalogue édité par « L'Architecture d'Aujourd'hui » (14 pages largement illustrées).*



Au centre : notre directeur, M. André Bloc, remet à Arne Jacobsen la toile d'Huguette Bertrand en présence de M. Mogens Hermannsen, conseiller d'Ambassade, chargé des Affaires Culturelles et de Presse, sans lequel il n'aurait pas été possible, dans un si court délai, d'organiser cette exposition, et de M. Alexandre Persitz, rédacteur en chef, en partie caché par le tableau. A droite : M. Pierre Vago, président du Comité, félicite Arne Jacobsen.
En haut de page et en bas : Détails de l'exposition, sièges dessinés par Arne Jacobsen édités par Fritz Hansen et distribués en France par Arflex et Mobilier International.

Photos E.B. Weill.

RÉCEPTION CHEZ ANDRÉ BLOC A MEUDON EN L'HONNEUR D'ARNE JACOBSEN

Photographies prises au cours de la soirée à Meudon.

On remarquera ci-dessous un détail de la légère structure métallique tridimensionnelle, qui devait servir d'abri en cas de pluie. Cette structure a été réalisée avec le concours de l'ingénieur Ketoff par la Société Tectovis. Elle était couverte au moyen de plaques en « Vitrex S.G.V. » et nous nous devons de mentionner ici l'extrême complaisance que nous a apportée une fois de plus la Compagnie de Saint Gobain, par l'intermédiaire de Mme Michèle Riand.

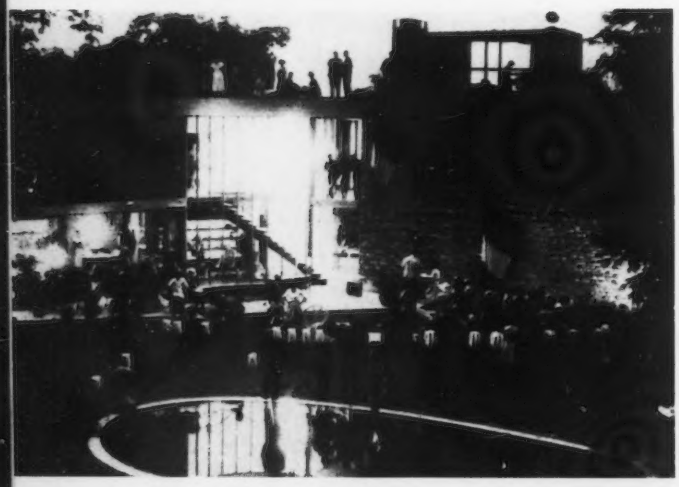
En bas de page, à gauche : André Bloc montre à Arne Jacobsen sa précieuse collection de poteries provenant des fouilles d'Amlash (Iran) et datant de 1.000 ans environ avant Jésus-Christ ; à droite, on reconnaît M. et Mme Pierre Roux-Dorlut et M. et Mme Raymond Lopez.

Dans les premiers jours de juillet, M. et Mme André Bloc ont offert, dans le cadre de leur habitation personnelle à Bellevue-Meudon, une réception en l'honneur du grand architecte danois qu'accompagnait Mme Arne Jacobsen.

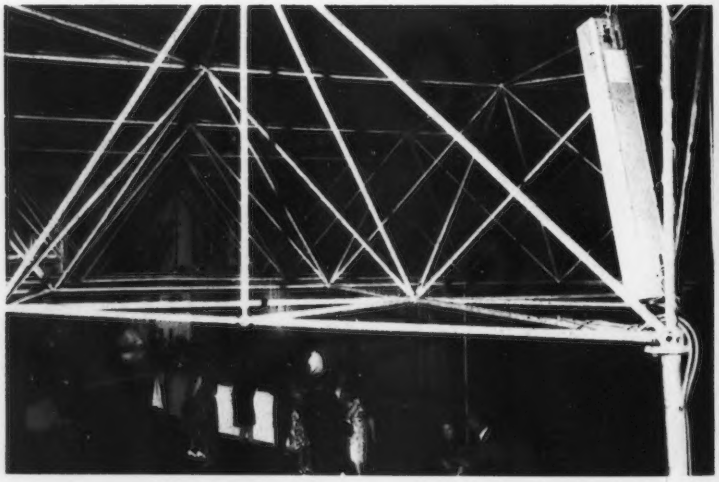
Cette réception s'est déroulée en présence de M. Eyvind Bartels, ambassadeur du Danemark à Paris, et de nombreuses personnalités danoises et françaises.

Ce fut l'occasion pour tous les invités d'apprécier davantage encore les qualités humaines, l'esprit et la grande simplicité d'Arne Jacobsen.

Tout a contribué à la réussite de cette soirée : le temps d'une douceur exceptionnelle, le charme de la maison et du jardin, les aménagements d'éclairage dans les arbres, sur les pelouses, sur les sculptures... Il régnait une atmosphère de fête animée par la formation de Pierre Sellin et par une fanfare de l'Ecole des Beaux-Arts, celle de l'atelier Madelain « Octave Callot », dont la franche gaieté obtint un réel succès, notamment lorsqu'elle accueillit Arne Jacobsen à son arrivée.



Photos E.B. Weill.



LA CRISE DE CROISSANCE DE PARIS CITÉS SATELLITES OU CITÉ PARALLÈLE

La Revue « Preuves » vient de publier sous ce titre un article de M. Jacques Carat, Maire de Cachan, conseiller général de la Seine, constituant une intéressante étude critique du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne. Nous en publions, ci-après, quelques larges extraits.

Comme on pourra le voir, M. Jacques Carat constate que le Gouvernement n'a pu faire aucune proposition urbanistique comparable à l'idée originale de « Paris Parallèle » émise par le Comité de l'Architecture d'Aujourd'hui.

L'exposition « Demain... Paris » qui s'est tenue au Grand Palais, a coïncidé avec la publication du nouveau Plan d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne dont elle était en quelque sorte l'illustration à l'usage du grand public. Il s'agit là d'une intéressante étude économique, historique, démographique, riche en renseignements statistiques et en même temps, d'un examen systématique des besoins présents (1).

Ce document exprime officiellement les intentions du Ministère de la Construction et de tous les Ministères intéressés quant à l'avenir de Paris et de sa banlieue ; et ces intentions ont paru à la fois si timorées et si inquiétantes que le Conseil Général de la Seine, consulté, a refusé à une large majorité, d'approuver le Plan qui lui était soumis, ce qui ne pouvait suffire à dissuader le Gouvernement de l'adopter tel quel, ce qu'il a fait peu après le 6 août 1960.

.. ..

Le gouvernement, soumis à une pression démagogique, subissant la contagion d'âmes généreuses aurait fini par vulgariser la maison en carreaux de plâtre s'il ne s'était avisé que les constructions bon marché — « opération million », « cités d'urgence » — étaient en définitive ruineuses, et qu'il ne parvenait d'ailleurs pas à les construire plus vite que des habitations normales, ni en plus grand nombre.

Entre temps, des organismes para-étatiques, des sociétés d'économie mixte truffées d'exhauts fonctionnaires, de promoteurs émanant de l'industrie du bâtiment ou de ses banques, de sociétés coopératives, etc., avaient progressivement pris en main l'essentiel du marché (secteur H.L.M. mis à part) et donnaient à la production une certaine qualité, mais se voyaient contraints, par la raréfaction et la cherté des terrains, de chercher ceux-ci toujours plus loin. Des immeubles surgissaient parfois au milieu des champs, devançant avec insouciance les écoles, les réseaux de communications et de transports qui les desserviraient. Les grands ensembles n'ont pas remédié à l'anarchie.

.. ..

Une prolifération désordonnée de quinze années a augmenté de 1.800.000 âmes la population de la région parisienne, alors que Paris seul ne s'accroissait que de 250.000 habitants. La capitale, en 1961, n'est guère plus peuplée qu'en 1921 ; pendant ces mêmes quarante années, la région parisienne est passée de 5.800.000 à 8.500.000 habitants. Mais la banlieue, privée trop souvent de ressources propres, défavorisée par un système de taxe locale dont Paris drainait l'essentiel, était hors d'état de s'équiper aussi vite qu'elle se densifiait, et s'épuisait à ajuster ses services publics au rythme de sa croissance.

Paris, ville-lumière, est entourée d'une zone d'ombre plus vaste et plus peuplée qu'elle, d'où le banlieusard, fatigué par des transports longs et compliqués, s'arrache le soir de moins en moins volontiers, mais où il est difficile de créer une vie culturelle que n'écrase pas, dès le début, la comparaison avec la capitale.

.. ..

Pour relancer sa politique, le gouvernement a récemment fait voter une loi instituant un jeu de primes pour les entreprises transférant leurs installations industrielles ou commerciales de Paris en province, et de pénalités équivalentes dans le cas inverse. La même pénalité s'applique aux entreprises parisiennes.

D'une manière générale, on peut douter que ce système de la carotte et du bâton suffise à arracher beaucoup d'entreprises à leur actuelle implantation. Mais il paralysera l'essor des autres ou leur indispensable rénovation, ou les leur fera payer très cher, sous prétexte qu'elles bénéficient d'une situation privilégiée : elles disposent, dit l'exposé des motifs de la loi, de facilités et d'un ensemble de services remplissant les meilleures conditions de technicité et de régularité (transports, distribution d'énergie électrique et d'eau, voirie), à des tarifs souvent inférieurs aux prix de la province et parfois même aux prix de revient. Cela est vrai, sans doute, mais peut-on à la fois prôner la nécessité de prix compétitifs et pousser l'industrie qui travaille dans des conditions économiques favorables à aligner les siens sur les prix de revient les plus élevés ? Peut-on comme le remarque M. André Bloc (3), risquer de ne pouvoir accueillir les demandes des grandes sociétés internationales appelées à jouer un rôle important dans le développement du Marché Commun et les éloigner du centre de rayonnement qu'est la région parisienne ?

Et si le barrage ferme la région parisienne aux entreprises extérieures qui voudraient s'y installer, il n'arrêtera pas les 120.000 provinciaux que la capitale attire chaque année.

Même si une décentralisation parfaitement réussie permet de réduire cet afflux, elle continuera de croître, du seul fait de l'évolution démographique (700.000 habitants en dix ans), mais plus de deux millions si l'évolution se poursuit au rythme actuel. C'est ce Grand Paris de 1971 que le Plan d'aménagement doit préparer.

.. ..

A peine rendu public, le Plan d'aménagement décennal a suscité de nombreuses critiques. Les plus percutantes, les plus intéressantes aussi, émanent de « L'Architecture d'Aujourd'hui », dont le comité groupe quelques-uns des plus remarquables urbanistes et architectes français (4).

Cette équipe constate que la politique des « noyaux de restructuration » aboutira à colmater définitivement les derniers espaces vides de l'agglomération parisienne — ce que d'ailleurs le Plan d'aménagement officiel ne conteste pas. Mais surtout, elle tend à favoriser la croissance concentrique de la capitale, ce qui « condamne le centre à l'apoplexie et l'extérieur à l'anémie du sous-développement » et ne peut qu'aggraver encore, dans une ville qui s'étale, le problème difficile des transports quotidiens des travailleurs (5) et des liaisons d'échange à travers la banlieue.

Le Comité de « L'Architecture d'Aujourd'hui » préconise donc la création, non pas d'une ou plusieurs cités satellites (la ville satellite, observe-t-il, est détachée de la ville mère, mais elle en subit l'attraction), mais « d'une cité parallèle, qui ne s'opposerait pas à Paris, mais le compléterait ». Cette cité, conçue au départ pour un million d'habitants, mais susceptible d'extension (sauf dans la direction de Paris), serait située à proximité immédiate de la capitale, de sorte que la liaison entre les deux parties de cet ensemble puisse être assurée en moins de trente minutes par les moyens individuels ou collectifs.

Protégé par une barrière naturelle — qui deviendrait un grand parc urbain commun à l'ancienne et à la nouvelle ville — contre tout risque d'osmose des banlieues du Paris tentaculaire actuel (6), ce « Paris Parallèle » devrait, dans l'esprit de ses promoteurs, avoir une très forte densité pour un minimum d'occupation au sol, permettant ainsi de multiplier les espaces verts. La cité verticale moderne, qu'on ne peut réaliser au centre de la capitale sans défigurer ou détruire le Paris historique, aurait là sa raison d'être. Elle relogerait de nombreux Parisiens qui y trouveraient « les conditions d'une vie en harmonie avec notre époque », elle pourrait accueillir de nombreux commerces et établissements artisanaux ainsi que les administrations publiques ou privées actuellement à l'étroit dans la capitale, et dont on s'efforce d'empêcher l'expansion légitime.

Grâce à ces transferts d'activités, la reconquête nécessaire et la reconstruction sur place du Paris ancien se ferait plus librement, à moindres frais et sur une plus vaste échelle. Les grandes sociétés étrangères que Paris attire pourraient installer sans contrainte leur siège dans ce « Paris Parallèle » qui deviendrait un grand centre d'affaires. Des établissements d'enseignements de tous ordres, des théâtres modernes, le grand stade olympique depuis si longtemps espéré, de grands magasins, etc., contribueraient à en faire une ville complète.

Mais l'ampleur du financement d'un tel projet ne le rend-il pas absolument chimérique ? Ses auteurs observent que, depuis dix ans, on a construit, avec une importante participation de l'Etat, mais sans conception préalable et sans direction réelle, 400.000 logements dans le Grand Paris — l'équivalent d'une ville énorme ; que la construction d'une cité de 400.000 logements et des services annexes, conduite de façon rationnelle, sur un terrain vierge, reviendrait moins cher que la construction d'un nombre équivalent de logements éparpillés dans des ensembles plus ou moins importants autour de Paris. L'acquisition préalable, par la collectivité, des terrains nécessaires qui n'ont encore qu'une faible valeur marchande et qui désormais seraient inaliénables permettrait d'édifier la ville en dehors de toute spéculation, stopperait en même temps la hausse scandaleuse du prix des terrains à bâtir à Paris et dans sa banlieue — et jetterait peut-être utilement les bases d'un nouveau régime foncier.

Les promoteurs de « Paris Parallèle » le comparent à la greffe d'un organe sur un corps vivant : il faut à tout moment éviter le dépérissement de la substance noble de Paris, et l'avortement de la ville de synthèse. Le projet ne pose donc pas seulement de considérables problèmes financiers ; il exige d'être soutenu par une grande volonté et beaucoup de foi.

Ce qui est sûr, c'est que l'équipe de « L'Architecture d'Aujourd'hui », réfléchissant sur un problème d'une ampleur et d'une urgence dramatiques, fait œuvre d'imagination et de hardiesse, quand l'Administration et le Gouvernement qui adopte son point de vue, partent battus d'avance.

Dans tous les domaines, le Plan décennal d'Aménagement de la Région Parisienne est sans commune mesure avec les réalités prévisibles. Il se présente comme une sorte d'accommodement avec un mal qu'il avoue implicitement ne savoir enrayer : la croissance continue de la capitale.

Or, en cherchant comment s'en accommoder, on ne fait que l'aggraver. Colmater les espaces libres, développer une couronne de petites villes autour de Paris, c'est rendre le noyau central de l'immense agglomération encore moins vivable et élargir démesurément la zone de banlieue sous-équipée mais toujours liée à Paris et attirée par lui. En restructurant la région parisienne sous forme d'ondes concentriques, en étendant ses limites administratives aux dimensions de l'Ile de France, on crée les conditions d'un nouvel appel de population, ce qu'on prétend justement éviter, et, sur ce point encore, le Plan d'aménagement et le district de la région parisienne sont en contradiction totale.

Contre cet afflux de travailleurs, aucun barrage ne prévaudra ; ou, du moins, les bassins de retenue sont à construire à la source, et non à l'embouchure. Il est sans doute nécessaire, pour la santé de Paris, de le débarrasser de ses établissements « insalubres, dangereux ou incommodes » (7). Mais la vraie décentralisation doit moins compter sur ces mesures de refoulement que sur la mise en valeur systématique des provinces françaises.

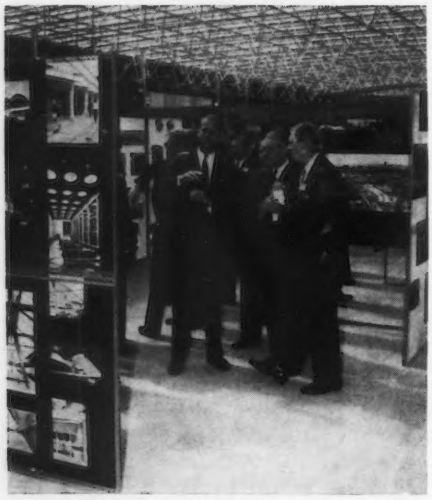
On regrette que les auteurs du Plan officiel, en dépit d'une mention au passage, pour la forme, ne se placent jamais dans cette perspective européenne. Pourtant, c'est sans doute en étant convaincu du rôle que Paris doit jouer comme pôle économique et intellectuel de cet ensemble de deux cents millions d'êtres, même s'il n'en devient pas la capitale administrative, qu'on trouvera les meilleurs moyens de sauver son visage et de lui maintenir sa vocation.

---

1. *Exposition « Demain, Paris... ». « A.A. » n° 95, avril-mai 1961.* — 2. *et* 3. *« A.A. » n° 90, juin-juillet 1960.* — 4. *« A.A. » n° 88, « Urbanisme des capitales », février-mars 1960.* — 5. *700.000 voyageurs arrivent chaque matin de banlieue, par chemin de fer, aux gares parisiennes, ou par autobus, aux têtes de lignes du réseau métropolitain.* — 6. *Voir étude de cinq emplacements à l'ouest ou au sud de Paris, à une distance de 12 à 35 kilomètres de la capitale. Superficie moyenne de chacun : 4.000 ha. « A.A. » n° 90.* — 7. *On en compte 43.000 dans l'agglomération parisienne.*

VIe CONGRÈS DE L'UNION INTERNATIONALE DES ARCHITECTES. LONDRES 3-7 JUILLET 1961

Photos Barratts.



A L'EXPOSITION DU CONGRES :

En haut, M. Antony Armstrong Jones, entouré de Sir William Holford, Président du Congrès, à droite, et de M. Theo Crosby, architecte des bâtiments provisoires du Congrès, à gauche.

En bas, S.A.R. le Prince Philip en compagnie de Sir William Holford et R. Matthew.

Le sixième congrès de l'Union Internationale des Architectes s'est déroulé à Londres du 3 au 7 juillet. Près de 2.000 congressistes représentant 64 pays, ont participé à cette réunion qui se place ainsi dorénavant parmi les plus importantes manifestations professionnelles mondiales.

Il est à prévoir d'ailleurs que d'ici peu l'U.I.A. groupera tous les pays ou presque, dans lesquels existent des associations d'architectes. On ne saurait trop souligner l'importance de cet aboutissement qui, après 12 ans d'existence seulement, illustre la prise de conscience des architectes du monde entier du rôle important qui leur est dévolu dans la société contemporaine et leur désir de coopération constructive et pacifique au service de l'humanité par delà toutes les frontières et les divergences qui parfois séparent les nations.

Le Congrès de Londres a aussi été caractérisé par la présence d'un nombre inhabituel d'architectes et de techniciens de premier plan qui ont participé aux travaux du Congrès.

Cette évolution salutaire a une importance primordiale car elle marque de la part des « chefs de file » de notre époque leur volonté de « descendre dans l'arène » et leur compréhension du phénomène collectif qui marque de son empreinte l'évolution de l'architecture.

Disons tout de suite que l'organisation du Congrès par les membres de la section britannique de l'U.I.A. a été en tous points remarquable. Non seulement sur le plan technique mais encore par la création spontanée d'une atmosphère d'hospitalité cordiale, à laquelle aucun des participants du Congrès n'a pu rester insensible.

On ne peut qu'adresser les plus vives félicitations à Sir William Holford, Président du R.I.B.A. et Président du Congrès, et à M. Goulden, Directeur du Congrès, ainsi qu'à tous leurs collaborateurs, et à nos confrères britanniques.

Deux bâtiments avaient été édifiés spécialement à l'occasion du Congrès. Le projet en avait été confié à M. Theo Crosby, dont la réalisation fut sans aucun doute une réussite.

L'un des bâtiments, qui abritait des salles de réception, bureaux de renseignements et bureaux de presse, etc., présentait un intéressant système de couverture dû à l'ingénieur Makowsky et utilisant des pyramides en aluminium formant structure tridimensionnelle d'un nouveau type que nous publions dans ce numéro, l'autre en charpente métallique tridimensionnelle classique, était réservé aux expositions. (Voir p. 76 à 79.)

Les très (presque trop...) nombreuses manifestations mondaines et réceptions ont été l'occasion de prises de contacts personnels entre les congressistes et leurs hôtes ; elles ont également marqué l'intérêt qu'ont porté les autorités anglaises à cette manifestation.

La Cour d'Angleterre avait délégué pour l'ouverture solennelle du Congrès au Royal Festival Hall M. Armstrong Jones, époux de la Princesse Margaret (empêchée pour des raisons familiales...) qui a su dire tout son intérêt pour les problèmes de notre profession, ayant lui-même comme il le rappela avec beaucoup de simplicité, consacré deux ans d'études à l'architecture. Il souligna que le rôle essentiel de l'architecte est sans doute, « avec une audace calculée et une imagination constante », d'améliorer le cadre de la vie de l'homme. S.A.R. le Prince Philip est venu très simplement bavarder avec les congressistes parmi lesquels un certain nombre de personnalités lui furent présentées.

LES RECEPTIONS.

Le Gouvernement Britannique, représenté par le Ministre des Travaux Publics et Mme John Hope, a offert un cocktail à Lancaster House dans une ambiance d'une très grande élégance.

Le Lord Maire de Londres Sir Bernard Nathaniel Waley-Cohen a reçu en grand apparat le Congrès au Guildhall qui, quelques jours seulement auparavant, avait vu s'achever les très longs travaux de remise en état des dommages que ce joyau de l'architecture avait subis pendant la guerre. Cette réception dans un cadre extraordinaire, restera inoubliable pour tous ceux qui y ont participé.

L'Université de Londres, par les soins du Vice-Chancelier et Mme C.F. Harris, avait organisé une brillante réception au Senate House.

Enfin, le Royal Institute of British Architects avait, dans l'immeuble somptueux où il siège, convié plus de 2.000 participants à un grand bal de clôture. On ne pouvait qu'être impressionné par les commodités offertes aux architectes britanniques dans ce bâtiment qui, entre autres, dispose d'une des plus belles bibliothèques professionnelles européennes.

De son côté, M. Jean Chauvel, ambassadeur de France à Londres, et Mme avaient organisé dans leur résidence de Kensington une garden-party réunissant les participants français au Congrès et de nombreuses personnalités étrangères.

La délégation française et son président, M. Jean Demaret, ont donné au siège londonien de la Compagnie de Saint-Gobain, et avec son aimable participation, un cocktail offert en l'honneur de M. Beaudouin, chef de la délégation française, et élu la veille membre de l'Institut de France. La Compagnie Saint-Gobain était représentée par MM. Lacharme, directeur de la division Glaces, Loraine, directeur de Claritude, branche anglaise de Saint-Gobain, et Mme Riand, des relations publiques.

Mentionnons enfin tout spécialement, et parmi d'autres manifestations, la très sympathique initiative de nos confrères de Londres dont plus de 200 tinrent à recevoir un certain nombre de congressistes chez eux ou dans leur agence.

VISITES.

Trois après-midi étaient consacrés à des visites organisées en dehors des séances de travail, à Londres et dans la proche banlieue.

Nous nous permettrons à ce propos une légère critique : il semble que la densité de ce qu'il est possible de voir dans le laps de temps imparti à ces visites, n'ait pas toujours été justement appréciée.

Souvent, ces excursions ne présentaient pas un intérêt suffisamment soutenu ; il y avait sans doute beaucoup plus à voir et certaines des visites auraient gagné à être moins fragmentaires et distendues. Les participants avaient parfois une impression de perte de temps, et le sentiment qu'on ne leur montrait pas l'essentiel.

Par contre, les excursions organisées postérieurement au Congrès vers les villes satellites telles Harlow et Stevenage, étaient d'un très grand intérêt.

EXPOSITIONS.

Exposition « L'architecture de la technologie ».

Comme il est d'usage pour chacun des congrès de l'U.I.A., une exposition était organisée sur le thème du Congrès.

Le catalogue de cette exposition constitue un volume fort bien fait qui permet une vue panoramique des réalisations architecturales dont beaucoup (mais pas toutes) sont basées sur des techniques récentes.

L'exposition du Congrès devrait à l'avenir être beaucoup plus approfondie et en rapport plus direct avec le thème des débats (sous la responsabilité des sections nationales). En l'occurrence, il aurait été souhaitable que quelques exemples de réalisations soient présentés plus complètement avec des détails. Pourquoi, par exemple, la Grande-Bretagne n'a-t-elle pas exposé les réalisations du Clasp-System ?

Exposition des projets d'étudiants.

L'exposition, elle aussi devenue traditionnelle, de travaux d'étudiants, avait pour thème, cette année, un « théâtre ambulant ». Elle groupait 87 envois parmi lesquels 17 du Royaume-Uni en provenance de dix facultés d'architecture et 13 d'U.R.S.S. en provenance

de 7 facultés ou instituts. Pour la France, 2 envois de l'Ecole Spéciale d'Architecture de Paris de MM. P. Gantet et J. Blanchot (et aucun de l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts...).

Exposition de travaux d'élèves.

En marge du Congrès, une exposition de travaux d'élèves a permis de se rendre compte du niveau très élevé de l'école de « The Architectural Association » de Londres.

Exposition de la presse professionnelle.

La présensation de la presse professionnelle internationale était malheureusement, à notre avis, trop fragmentaire. Une telle exposition mériterait d'être entreprise méthodiquement en classant les publications systématiquement soit par pays soit par langue. Elle devrait être organisée avec la collaboration des éditeurs pour présenter un panorama de toutes les publications essentielles des deux dernières années et serait certainement alors une source d'information extrêmement utile.

Notre Revue avait fait distribuer également une plaquette consacrée aux principales réalisations d'urbanisme en Angleterre.

LA PRESSE ET LE CONGRES.

L'importance prise par le Congrès de l'U.I.A. à Londres, et l'attention avec laquelle il a été suivi en Angleterre, ont été marquées d'une façon symptomatique par les très nombreux échos qu'en donna la presse anglaise.

Presque toutes les revues professionnelles anglaises avaient consacré un numéro spécial au Congrès, distribué aux congressistes.

Chaque revue traitait dans les quatre langues du Congrès de sujets pouvant intéresser les congressistes, soit en présentant les aspects typiques de l'architecture en Angleterre, soit en abordant certains aspects du thème général.

Notre confrère « The Architect's Journal », sous le titre général : « La Nouvelle technocratie », a présenté une critique extrêmement pertinente des problèmes fondamentaux de l'architecture contemporaine et qui reprend des idées que nous avons maintes fois défendues dans « L'Architecture d'Aujourd'hui » (voir en particulier le n° 87).

Nous citons ci-contre quelques extraits de l'éditorial qui nous semble situer le problème à sa juste échelle, et non sans pathétique. Dans le même numéro figurait une présentation du Clasp-System (voir « A.A. », n° 94).

D'autre part, le journal à gros tirage « The Times » a réservé à deux reprises 24 pages aux problèmes architecturaux à l'occasion du Congrès. La B.B.C. chaque jour et la télévision à plusieurs reprises ont consacré au Congrès et à l'architecture des émissions intéressantes.

L'ARCHITECTURE DE LA TECHNOLOGIE.

Trois rapports principaux avaient été présentés comme bases de discussions pour les différentes réunions du Congrès.

1. **Etude générale des changements dans l'architecture causés par l'apparition de techniques et matériaux nouveaux, par le professeur Russell Hitchcock.**

Le rapporteur a insisté sur la contradiction qui existe actuellement entre les deux tendances principales de l'architecture : l'une, selon laquelle l'expression propre aux différents matériaux modifiés par les techniques employées, est un élément très important d'un art véritable de la construction ; l'autre, selon laquelle le but de la structure est seulement de soutenir un bâtiment ; les éléments et matériaux structuraux peuvent être entièrement recouverts : « la construction ne retire qu'une expression symbolique d'éléments tels que des pilastres, fantômes de colonnes, et des motifs plats représentant des nervures de voûtes, attendu que la principale responsabilité esthétique de l'architecture est de créer des espaces intérieurs et des masses ou volumes extérieurs, qui nous impressionnent sentimentalement par leur géométrie même ». Il a souligné que le point important du Congrès était d'examiner la contribution qu'un matériau peut apporter à un bâtiment esthétiquement et dans l'expression, c'est-à-dire au point de vue architectural. Cette contribution a deux aspects : objectif et subjectif, le rôle du Congrès étant d'examiner le premier aspect, pour, selon l'expression de P.-L. Nervi, « construire correctement ».

« Aujourd'hui, avec notre attitude plus subtile et évoluée en ce qui concerne les matériaux et leurs méthodes d'utilisation, nous pouvons espérer arriver un jour à un style différent et plus riche, un peu comme la naissance du style baroque après les désordres de la fin du 16e siècle, qui serait un successeur plus large et plus souple que ne le fut la Renaissance rigide et doctrinaire du 15e siècle »

Ce rapport a été fortement discuté par les représentants de différents pays. L'évocation du baroque en particulier a beaucoup heurté de nombreux congressistes et c'est sur cet aspect que se sont élevées des critiques.

Notons l'intervention de la délégation russe : « La conception baroque, en s'efforçant de dépasser les limites objectives des méthodes et matériaux de construction, ne peut s'empêcher de causer du gaspillage, dans le sens le plus grave du mot, qui est l'antithèse de l'architecture réaliste. »

« Un grand travail créateur et scientifique est actuellement en cours en U.R.S.S. dans le domaine de l'architecture, basé sur l'utilisation des constructions préfabriquées en béton précontraint les plus modernes. La méthode de construction centralisée des locaux d'habitation et autres bâtiments publics devient chez nous prépondérante. L'analyse de cette expérience peut donner une idée vraie des changements dans l'architecture causés par l'émergence de nouvelles techniques et de nouveaux matériaux. Sans cette expérience il n'est pas possible de poser, et encore moins de résoudre correctement, le problème touché par l'auteur.

Pour la France, M. André Leconte concluait :

« C'est dans la collaboration des architectes et des industriels, dès le début de leurs études, que je vois l'issue favorable au problème des changements dans l'architecture, causés par l'apparition des techniques et matériaux nouveaux. »

Au nom de la délégation japonaise, M. Yoshinobu Ashihara soulignait que les architectes sont « aujourd'hui beaucoup plus intéressés par la construction de séries de bâtiments ou par la construction urbaine à grande échelle, utilisant techniques et matériaux nouveaux, plutôt qu'ils ne le sont par la construction d'un bâtiment unique. »

2. **L'influence du béton armé et des progrès techniques et scientifiques sur l'architecture présente et future, par Pier Luigi Nervi.**

Il a été très regrettable que le grand ingénieur italien P.L. Nervi ait été empêché par des raisons de santé de participer personnellement au Congrès. Il était représenté par M. Piccinato et, malgré son absence, c'est son rapport qui a été, au fond, le centre même de la discussion. Son œuvre et sa personnalité ont marqué tous les débats :

« Il est superflu ici, en particulier, de démontrer l'importance du rôle de l'architecture dans la vie de la société humaine, mais il est utile de se souvenir que toutes les qualités d'un peuple et d'une période se concentrent et, pour ainsi dire, se pétrifient dans leur architecture...

« En essayant d'établir la corrélation entre les causes, qui, en moins d'un siècle, ont provoqué une transformation si profonde dans l'art de construire, je pense qu'il serait utile de rappeler le double caractère d'une œuvre architecturale : son existence concrète dépendante des matériaux et des nécessités techniques, et son expression émotive dans laquelle dimensions et matériaux ne jouent qu'un faible rôle, et qui devient d'autant plus difficile à définir que l'ouvrage se rapproche davantage du domaine artistique...

(Suite p. XV.)

"LA NOUVELLE TECHNOCRATIE"

« ... Mais à une époque où les meilleurs cerveaux de tous les pays assimilent la construction à un jeu d'enfants et dirigent tous leurs efforts vers la conquête de l'espace, nous savons que parmi les actuels habitants des taudis, nombreux sont ceux qui finiront par y mourir ; et que des enfants encore à naître grandiront dans des conditions qui rendraient malades les membres de ce Congrès s'ils voulaient y penser. Nous savons faire exploser la bombe H, mais non détruire les taudis plus vite qu'ils ne se créent. Vivre dans l'humidité, la promiscuité et le froid, dans des maisons où l'air et le soleil n'entrent pas, est pour l'humanité la dégradation suprême. Voilà des décades que nous déplorons cette situation avec des mots, sans réussir à la redresser. Et les logements-taudis sont égalés par les usines, les chemins de fer-taudis, les bureaux, les magasins, les écoles, les terrains de jeux-taudis, et les taudis du no man's land qui s'étend entre la ville et la campagne...

» ... Le Journal considère ce Congrès comme une occasion offerte aux architectes d'échanger leurs idées sur les moyens d'améliorer l'humble mais essentiel service qu'attend d'eux l'humanité. Dans les articles qui suivent, nous ne nous attardons pas sur les subtilités des théories esthétiques ; ... la raison d'être des architectes est de conduire l'industrie du bâtiment, ainsi que les industries qui produisent ses matériaux, vers des méthodes de construction toujours meilleures, plus rapides et moins coûteuses ; et de mettre au point, de concert avec leurs clients, des structures qui permettront à l'humanité de vivre une vie plus pleine, plus riche et plus variée. Tel est le devoir de l'architecte vis-à-vis de la société — et l'accomplissement d'un tel programme passe avant le besoin romantique d'exprimer sa propre personnalité...

» Nous avons la conviction que, parmi les soi-disant premiers architectes et ingénieurs du monde occidental, nombreux sont ceux qui nous conduisent dans une impasse de la mode...

» ... Le Congrès de l'Union Internationale des Architectes ne peut remplir son but qu'à condition d'étudier la ligne de conduite que devra suivre notre profession pour survivre à l'inévitable et croissante industrialisation de l'industrie du bâtiment. L'importance de la préfabrication est telle que nous affrontons actuellement la crise la plus grave de notre histoire — le danger de voir dégénérer notre profession, et ses fonctions dispersées, à moins que nous n'adoptions des méthodes nouvelles et n'acceptions des responsabilités inédites. La plupart des commentaires des délégations étrangères sur les trois thèmes principaux du Congrès reconnaissent que notre profession a échoué, dans un grand nombre de pays, dans la tâche qui eût consisté à mieux concevoir, à construire plus vite et plus économique afin de prendre la tête des grands programmes de construction qu'exige aujourd'hui la société. La seule voie d'avenir possible pour l'architecte consiste à prendre la tête du processus d'industrialisation...

» ... Il appartiendra au Congrès de trouver les voies qui permettront à l'architecte de jouer pleinement son rôle dans la société, en répandant les notions suivantes et en réclamant leur réalisation :

» 1° Un programme de construction d'un planning précis, établi suffisamment à l'avance.

» 2° Formation et emploi d'un personnel de recherches suffisamment nombreux.

» 3° Equipes de recherches composées, non seulement d'architectes, mais encore d'administrateurs, d'ingénieurs et d'usagers, chargées d'approfondir nos connaissances dans le domaine des exigences de l'usager, de développer des éléments, des machines et des systèmes de préfabrication spécialement conçus par des architectes et de les soumettre à des essais pratiques, et enfin d'améliorer la cohésion du travail dans la construction des bâtiments et l'administration des programmes de construction.

» 4° Démocratisation du bureau d'études de l'architecte, visant à augmenter les responsabilités de chaque architecte et à offrir un champ plus vaste à son initiative, tout en lui permettant d'acquérir de l'expérience. »

. . . . . .

(Extraits de « The Architect's Journal », numéro du 29 juin 1961.)

Les qualités des fermetures L'Idéale expliquent leur renommée !

- Ces persiennes ? Le plus grand succès de ma carrière !

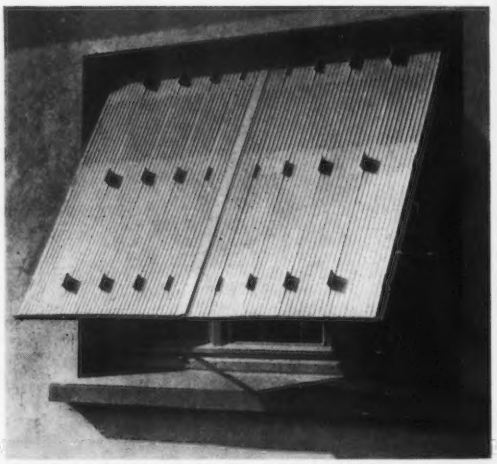
— Je suis dans le métier depuis quinze ans : c'est la première fois que je constate une réussite aussi régulière que celle des fermetures L'Idéale !

Il est vrai que leurs qualités s'accumulent : fabriquées avec une sélection de bois de 1er choix, elles sont robustes, particulièrement bien finies, faciles à installer, et d'un bel aspect esthétique.

De plus, leur production croissante garantit les devis les plus intéressants.

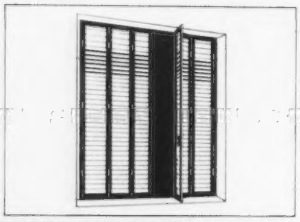
Quant aux utilisateurs, ils se déclarent 100 % satisfaits !

Bref, ce sont les vraies fermetures Idéales !



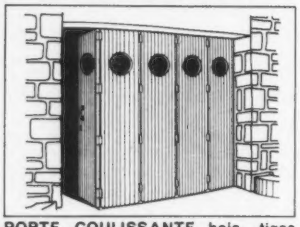
PERSIENNE BOIS (pin des Landes, d'Orégon, ou sapin du Nord) - robuste, très isolante, à vantaux articulés, pose facile sans installation préalable. Peut se projeter " à l'italienne ", ajourage partiel ou total, très décorative. La plus économique des fermetures.

On se les recommande :



PERSIENNE FER ET BOIS (lames bois et encadrement métallique) - résistante, isolante, projection sur demande. Se pose sans aménagement spécial.

JALOUSIE-ACCORDÉON (modèle déposé) - élégante et solide, très souple à manœuvrer, se replie en vantaux étroits glissant sur rails. Fixation directe sur croisée. Projection ou non.



PORTE COULISSANTE bois, tiges acier - efficace contre vol et froid. Glisse en douceur (suspendue par doubles galets réglables), avec ou sans hublots ronds ou rectang. Portillon.

FERMETURES

L'IDÉALE

Ets Carretier & Robin

MIRAMONT-DE-GUYENNE (LOT-ET-GARONNE)

Je désire recevoir
- ☐ une documentation
- ☐ la visite d'un représentant régional (qui prendra rendez-vous)

M .....

Adresse : .....

.....

.....

Ets. CARRETIER et ROBIN. Miramont-de-Guyenne (L.-et-G.)

Pub. Alain Chantraine

Photo Poullain

« La richesse de forme du nouveau vocabulaire architectural s'accroît chaque jour, non seulement en raison de l'augmentation du nombre et de la variété des matériaux de construction procurés par l'industrie, mais — ce qui est plus important — à cause des progrès accomplis dans les méthodes de construction. Prenons comme exemple les structures de béton armé ; il est facile de voir combien, de leurs débuts à aujourd'hui, leur apparence et leurs possibilités architecturales ont radicalement changé, grâce aux progrès des méthodes de construction. »

« Et il serait également utile d'observer que, même aujourd'hui, l'importance de ces facteurs techniques n'est pas estimée à sa juste valeur ou envisagée par les architectes ou les entrepreneurs ; ceci explique pourquoi de bons projets perdent en grande partie leur force d'expression, du fait d'une exécution défectueuse, ou, dans le cas contraire, parce que les architectes n'utilisent pas les solutions les plus modernes, soit par incertitude, soit par ignorance des possibilités de l'exécution de construction. »

« Comment pourrions-nous mettre en doute la contribution déterminante apportée à l'architecture par les matériaux et les techniques de construction, quand nous considérons que des formes d'un genre tel qu'elles puissent posséder l'importance architecturale et l'expressionnisme esthétique des colonnes et des chapiteaux du passé, ne pourraient être construites à un prix raisonnable autrement qu'en béton armé ? »

Le rapport de Nervi comporte ensuite une étude technique sur ses travaux et décrit comment il est arrivé aux formes actuelles par une amélioration constante de la technique et par une recherche sans cesse plus poussée. En conclusion, il soulignait : « Pendant le cours des siècles, les « styles » ont peu à peu changé soit à cause d'une évolution culturelle naturelle, soit que des découvertes archéologiques, ou la connaissance d'autres civilisations, aient fait naître d'autres idéaux de forme ou d'esprit ; dans un avenir très lointain, notre siècle sera célèbre parce qu'il aura instauré un « style » d'adhésion aux lois de la nature qui ne peut plus être changé jusqu'à ce que l'humanité, renonçant aux avantages de la science, rebrousse chemin le long du sentier suivi de la préhistoire à nos jours. Le style dont nous voyons les débuts peut être décrit comme un style de vérité authentique, parce que les formes idéales qui l'inspirent sont vraies, dans le sens le plus complet du terme. »

Le rapporteur espagnol a tenu à rappeler que si le Professeur Nervi a fait preuve de beaucoup de précision dans sa discrimination sur la technique et les matériaux, il n'a peut-être pas souligné une question importante : « l'architecte devra utiliser autant qu'il le pourra, la possibilité de la nouvelle technique de la construction et des matériaux, mais, et ici réside le danger, sans en être esclave. Il ne devra jamais oublier le climat, le lieu ni l'emploi de son œuvre. »

Nous ne pouvons qu'être d'accord avec M. Ashihara, déclarant : « Comme le suggère le Professeur Nervi, il est important que l'architecte possède une connaissance aussi étendue que possible de la structure, mais son rôle primordial est la formation d'un tout intégré. C'est là que Nervi nous prouve qu'il n'est pas qu'un simple ingénieur, mais bien un excellent architecte, et un créateur. »

Félix Candela, l'ingénieur mexicain bien connu, à qui a été attribué le prix Auguste Perret, souligna que « s'il n'y a rien d'étonnant à ce que Nervi présente une vision idéalisée d'un avenir où tous les bâtiments seraient marqués du sceau de l'originalité, le travail courant d'un architecte est toutefois plus humble. On ne peut pas procéder quotidiennement à de nouvelles expériences structurales, et les structures nouvelles n'entrent dans le répertoire habituel de l'architecte qu'après avoir fait la preuve de leur efficacité et de leur économie. »

M. Candela sut aussi rappeler que de telles réalisations exceptionnelles présentent parfois l'inconvénient de provoquer des imitations douteuses et qui sont loin du « style authentique de vérité » que Nervi à défini. « Si la question se pose de savoir si une structure vraie peut réellement donner naissance à un style architectural, la tentative de Nervi pour trouver un principe universel absolu pour former l'élément d'un style nouveau n'en est pas moins intéressante, mais il n'est pas exact de dire qu'une structure sera nécessairement belle si elle se conforme strictement aux lois de la mécanique. »

« Les œuvres de Nervi sont en somme un exemple significatif. Les structures créées par lui sont belles non parce qu'elles sont conformes aux lois physiques, mais parce que leur auteur est l'un des grands artistes de notre temps. »

3. L'effet de l'industrialisation sur l'architecture, par Jerzy Hryniewecki (Pologne).

L'industrialisation a déjà eu une influence considérable sur l'évolution de l'architecture. Il semble qu'elle doive être encore plus grande dans les années à venir, en raison des problèmes de masse et d'économie, auxquels doit faire face la construction dans le monde entier. Mais, pour y arriver, que d'obstacles à vaincre : l'habitude et la tradition, le mode même de vie, des considérations d'économie immédiate, etc.

« A ses débuts, l'architecture était la science qui consistait à utiliser les matériaux de construction les plus proches du chantier. Aujourd'hui, l'industrialisation et les considérations économiques qui demandaient la fabrication de matériaux de construction en usines, ont mis fin à l'utilisation de matériaux locaux pour le bâtiment.

« Dans tous les coins du monde, une nouvelle industrie du bâtiment s'éveille depuis la préfabrication de simples éléments jusqu'à celle de pièces multiples, destinées à plusieurs fonctions ; et ainsi jusqu'aux grandes pièces contenant un matériel complet d'isolation et prêtes à être assemblées. Bien entendu, à mesure qu'augmente la taille des éléments, leur poids doit diminuer en proportion. Quand une telle diminution est inexistante, alors les exigences de transport et de travail des machines en deviennent d'autant plus lourdes. Pour éviter ceci, on a imposé des limites aux dimensions maxima des éléments constituants qui peuvent être transportés par route ou rail jusqu'au chantier. De là découlent la tendance à installer des usines pour la manufacture près des chantiers, et aussi la diminution qui s'ensuit de la production industrielle sur une grande échelle, diminution qui, pour des raisons techniques et économiques, serait particulièrement à conseiller ».

Ce rapport fut très discuté. Notons en particulier la prise de position de M. Ernst Neufert :

« Après tout, l'architecture n'est pas prévue pour une courte durée, et un bâtiment n'est pas à comparer avec un matériel commercial mobile. Le concept de l'auteur de ce rapport sur la durée, telle qu'elle s'appliquerait à des marchandises, n'est donc pas valable pour des bâtiments. »

« Indépendamment de cela, la similitude d'un certain nombre d'éléments de construction ne constitue pas plus un avantage économique qu'un avantage esthétique. La meilleure preuve à cet égard, et non la moins importante, est la forme des voitures automobiles, offertes en grande variété mais dont le prix cependant, diminue constamment. »

M. Donald E. Gibson a souligné la responsabilité des gouvernements et des groupes industriels dans les buts poursuivis par l'industrialisation du bâtiment.

Exposé du professeur Nicolosi.

En dehors des trois rapports de base ci-dessus, M. G. Nicolosi, Professeur à l'Université de Rome, a présenté au Congrès une communication qui, par l'élévation de pensée et la clairvoyance, mérite de retenir l'attention. Nous en donnons ci-dessous quelques extraits caractéristiques :

« Enrichis par toutes ces expériences (celles des dernières décades), les architectes se sont chargés depuis des années — les uns avant, les autres après, selon les pays — d'une tâche très élevée : reprendre la thèse des pionniers, rattacher l'architecture à la société et à la vie, en dépassant les bornes du fonctionnalisme physiologique pour celui beaucoup plus vaste de la vie dans son unité et dans sa plénitude, même si la lumière du rationnel n'arrive pas à l'éclairer entièrement ; révéler la vérité structurale de l'architecture et découvrir dans le matériau « la beauté secrète qu'il cache en la rendant explicite dans les créations de l'architecte » (comme disait William Morris) ou mieux, selon notre pensée d'aujourd'hui : transfigurer la matière dans la valeur que la matière elle-même éveille dans le monde spirituel de l'artiste.

« Tout cela malgré notre culture, notre conscience, notre individualité, qui empêchent la reproduction du procédé spontané des communautés du Moyen Age.

« La difficulté de cette charge est démontrée par des résultats assez souvent décourageants. L'habitude académique qui a survécu sous un autre visage, la bizarrerie retardent l'assainissement de l'architecture. Au purisme froid du rationalisme ont succédé — comme on vient de dire — les contorsions des structures au-delà des bornes de l'emploi naturel des matériaux et contre ces bornes mêmes...

« ... Le mythe du pouvoir immense de la technique moderne est l'indice de ce manque de préparation technique à cause duquel la résistance et l'opposition de la matière n'aident plus à rendre l'acte créateur plus vigoureux et plus puissant.

« Il est normal que, dans une période de crise comme la nôtre où il y a une diminution de sensibilité soit du fait de celui qui construit, soit du fait de celui qui juge, le naturel soit considéré un manque de fantaisie ; il est normal que les applaudissements et l'admiration s'adressent aux contorsions, aux expressionnismes exaspérés, aux miracles et aux virtuosités de la construction auxquels plusieurs architectes s'adonnent aidés (quelques-uns d'entre eux du moins) par leur propre impréparation technique et par le manque de sensibilité humaine et sociale, par rapport au problème économique (exaspéré et empiré par toute anomalie de la construction).

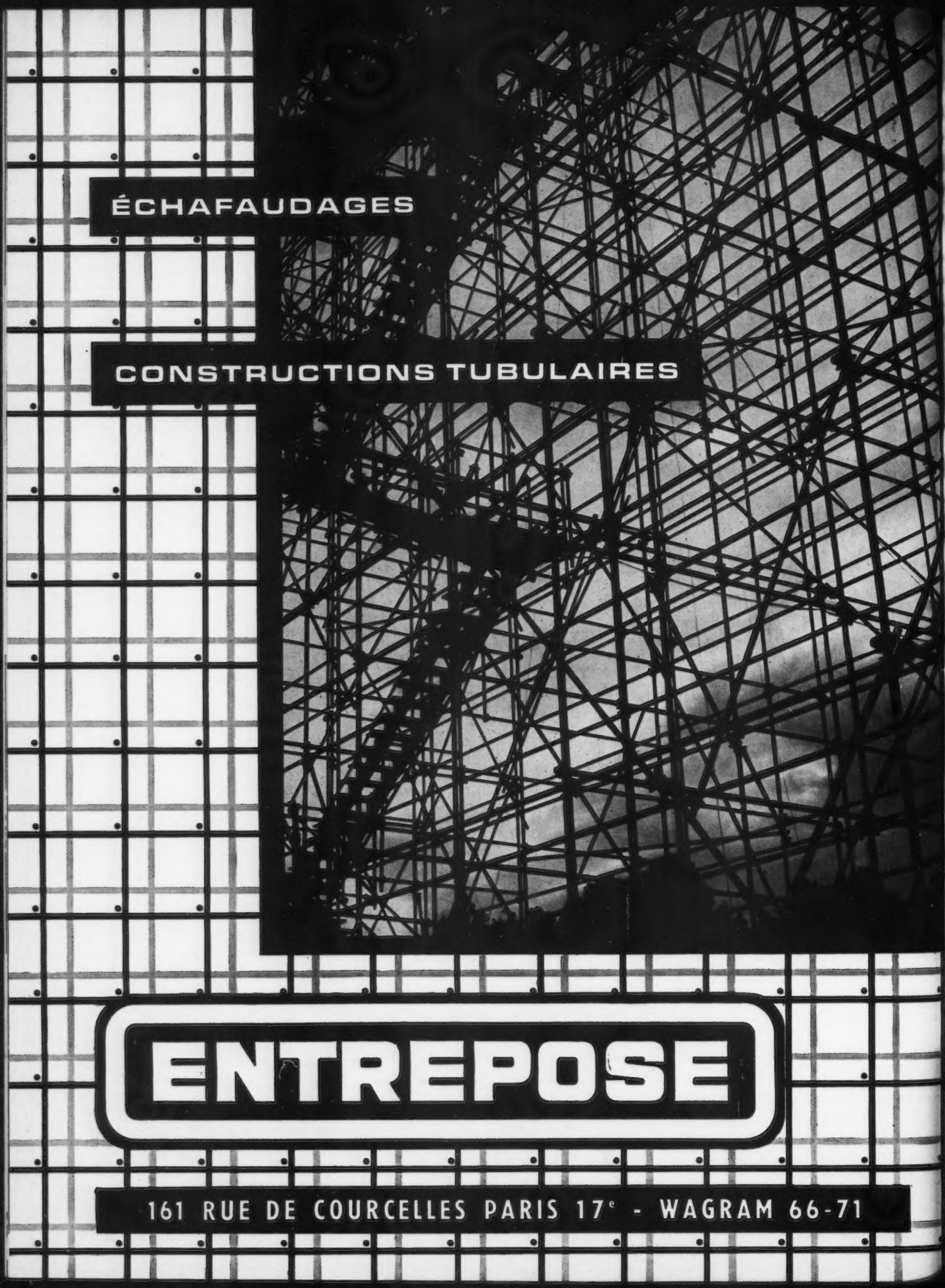
« ... La construction peut devenir elle-même architecture, même sans qu'on n'y ajoute rien... même un ingénieur, doué d'une personnalité capable de laisser son empreinte dans toute son activité, peut se transfigurer en architecte et résoudre l'« ingegneria » en architecture puisque, même la pensée mathématique peut devenir création d'art, pourvu qu'une personnalité puissante laisse son empreinte, en créant et non en répétant...

« ... Il n'y a qu'une distinction valable dans le domaine de l'architecture : celle entre la structure qui reste telle et la structure qui, par sa propre vie intérieure, se résout entièrement en organisme et en architecture ».

●

D'autre part, Buckminster Fuller qui n'a pu participer au Congrès, a eu l'amabilité de nous confier un texte sur les principaux thèmes qui n'a pas encore été divulgué. Nous aurons le plaisir de le publier prochainement in extenso.

(V. suite p. XVII.)


ÉCHAFAUDAGES
CONSTRUCTIONS TUBULAIRES
ENTREPOSE
161 RUE DE COURCELLES PARIS 17e - WAGRAM 66-71

VI° CONGRÈS DE L'UNION INTERNATIONALE DES ARCHITECTES (suite)

L'intérêt de ces débats a été indéniable. Pourtant, malgré un thème même passionnant, le fait d'un nombre aussi important de participants rend difficiles l'organisation matérielle des séances de travail (réparties en trois groupes) et l'exploitation d'une telle masse de contributions soit à la théorie de l'architecture, soit à des mises au point techniques ou statistiques.

Les interventions non préparées sont souvent loin d'être brillantes et sortent fréquemment du sujet. Il semblerait qu'il faille à l'avenir changer de méthode et faire appel à des techniques de travail plus modernes en réduisant les discussions au profit de démonstrations concrètes, grâce à des projections ou surtout au cinéma. A Londres, seuls, et en marge du Congrès proprement dit, la Pologne, l'U.R.S.S. la Tchécoslovaquie et la Chine Populaire, ont projeté des films, mais rares sont ceux qui ont pu les voir, puisqu'ils ne figuraient pas dans le programme.

CONCLUSIONS.

Le Comité coordinateur, par la voix du rapporteur général du Congrès, M. Richards, a fait connaître qu'il a décidé de soumettre aux commissions de travail permanentes de l'U.I.A. un certain nombre de questions essentielles traitées lors du Congrès :

— Difficulté des échanges de points de vue entre nations en raison d'une définition inexacte des termes.

— Nécessité d'envisager l'enseignement architectural dans la perspective d'une industrialisation du bâtiment.

— Nécessité d'étudier les moyens d'une plus étroite coopération entre les architectes, l'industrie du bâtiment et les professions annexes.

— Nécessité d'étudier les résultats des développements techniques actuels et plus particulièrement du point de vue de l'usager.

Les conclusions suivantes ont été adoptées par le Congrès :

1. L'industrialisation et le progrès technique ont un rôle important à jouer dans l'architecture de demain, spécialement pour résoudre des problèmes d'habitations nés de l'expansion démographique et de l'élévation du niveau de vie ; dans ce but les architectes doivent se préparer à adapter leurs méthodes de travail.

2. Bien que les techniques et les matériaux nouveaux ouvrent de nouvelles perspectives à l'architecture, une recherche est nécessaire pour s'assurer que leurs emplois sont bien adaptés aux besoins des différents pays et climats et tiennent compte plus spécialement des différences entre les pays hautement industrialisés et ceux qui le sont moins.

3. Aussi complet que puisse être l'accueil fait par l'architecture aux nouvelles techniques et aux nouveaux matériaux, il importe que les buts de l'architecture soient finalement atteints. L'homme doit rester le maître de la machine. L'exploitation des procédés de construction industrialisée doit commencer par l'étude des besoins sociaux et individuels que les constructions sont chargées d'assumer.

4. L'industrialisation n'est pas une discipline technique isolée, et le fait de s'engager dans cette voie suppose que l'architecte resserre sa coopération avec les urbanistes, les industriels, les entrepreneurs et autres spécialistes. L'architecte est en tout état de cause le seul membre de cette équipe qui domine l'ensemble des problèmes et soit en mesure de prendre parti et d'assurer la synthèse, sans jamais perdre de vue le but de l'opération.

DISTINCTIONS.

Au cours de la séance de clôture, a eu lieu la remise des prix de l'U.I.A. Le « Prix Auguste Perret » a été décerné à Félix Candela (Mexique), dont les travaux d'ingénieur ont, sans aucun doute, apporté de nouvelles formes dans le répertoire architectural de notre époque. Deux mentions avaient été attribuées au Bureau d'Architectes du Ministère Britannique de l'Education avec citation des architectes S. Johnson Marshall et Donald Gibson, pour le développement du Clasp-System et aux architectes du Bureau d'études des Bâtiments industriels et agricoles de Hongrie (Iparterv) pour ses études de préfabrication.

Le « Prix Sir Patrick Abercrombie » a été remis au Service d'urbanisme de la Ville de Stockholm avec mention des architectes Sven Markelius et G. Sidenbladh.

L'American Institute of Architects (A.I.A.) a conféré le titre de membre honoraire à M. Matthew et la délégation mexicaine a décerné des diplômes d'honneur aux urbanistes suivants : Sir William Holford, président du Royal Institute of British Architects (R.I.B.A.) et professeur d'urbanisme à l'Université de Londres ; Arthur Ling, architecte de la Ville de Coventry et au Docteur Thomas Sharp, urbaniste.

BUREAU DE L'U.I.A.

C'est M. Matthew (Royaume-Uni) qui remplace M. Mardones Restat (Chili) à la Présidence de l'U.I.A. dont le comité exécutif est composé en outre, de MM. Corona Martin (Mexique), Yang Thi-pao (Chine Populaire), M. Carlos Rama (Brésil), vice-présidents ; M. Pierre Vago (France), secrétaire général.

PROCHAINS CONGRES.

Le prochain Congrès aura lieu à Cuba fin septembre 1963 et ses travaux se poursuivront à Mexico début octobre. Le thème en est « L'Architecture dans les pays en voie de développement ».

Dans une interview accordée à l'un de nos confrères français, M. Pierre Vago, Secrétaire Général de l'U.I.A. a tenté de dégager le sens de l'évolution des Congrès :

« Je crois nécessaire de souligner comme philosophie essentielle de ce congrès que l'U.I.A. entre dans une nouvelle période. Après avoir fait précédemment à Moscou le bilan de la reconstruction, au Congrès de Londres, c'est un examen des relations entre l'art et la technique qui a prévalu. Une troisième période va maintenant se préparer pour le VII° Congrès à Cuba : l'étude de l'un des problèmes les plus brûlants de l'heure, avec celui de la faim, est celui de l'habitat des hommes des pays en voie de développement. Avec ce problème, les architectes entrent encore davantage dans la prise de conscience de leur rôle social. »

Le Congrès de 1965 aura lieu à Paris. C'est une lourde tâche qui attend la section française de l'U.I.A. et tous les confrères français.

De l'avis des organisateurs du Congrès de Londres, quatre ans de préparation ne seraient pas de trop pour mener à bien la mise au point d'une telle manifestation. C'est donc dès à présent qu'il nous appartient de jeter les bases des travaux préparatoires. A ce propos, répétons une fois de plus ce que demandait dans les colonnes de notre Revue, dès 1956, notre confrère Dufau : « une maison des architectes français digne de ce nom ». Il nous paraît impensable que nous puissions continuer en France à rester dans l'incapacité matérielle de recevoir dignement nos visiteurs étrangers, étant réduits chaque fois à l'improvisation et à la bonne volonté individuelle de quelques confrères.

A. PERSITZ.

RÉSIDENCE SAINT MICHEL VALETTA, PRÈS DE CANNES - RECTIFICATIF

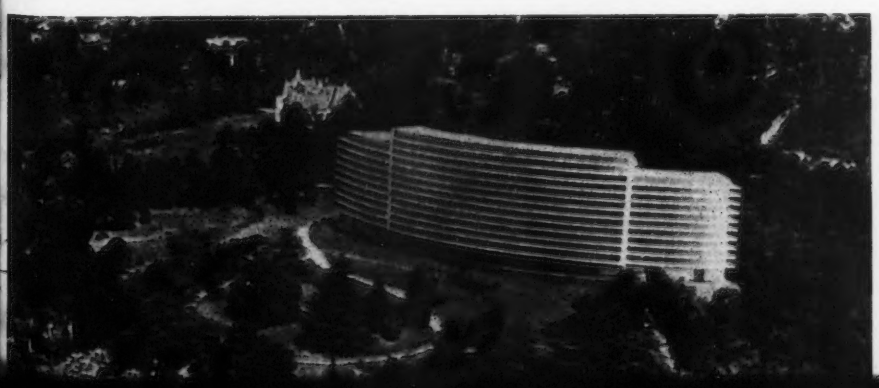
LOUIS LAFOND, THOMAS ET PLATEAU ARCHITECTES

La Résidence Saint-Michel se construit dans la partie la plus dégagée d'un parc magnifiquement boisé de 10 ha qui domine la baie de Cannes et la baie de Golfe-Juan.

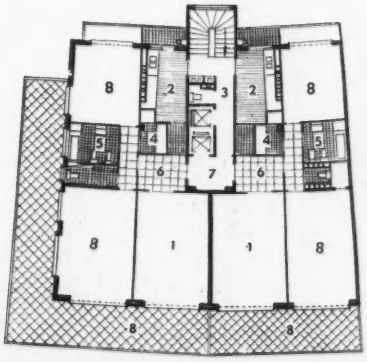
La forme courbe s'inscrit naturellement sur le terrain mais correspond aussi à l'angle de la vue magnifique que l'on y découvre.

La distribution intérieure des appartements est très simple et l'ossature en a été conçue pour permettre un maximum de modifications à la distribution intérieure au gré de chacun des occupants.

La masse du bâtiment aurait sans doute gagné à comporter le même nombre d'étages sur toute la longueur.



A la suite de renseignements erronés, nous avons mentionné dans notre n° 94 de février-mars 1961 (p. XXV) le seul nom de M. Louis Lafond, architecte, alors qu'il fallait lire : Lafond, Thomas et Plateau, architectes.



Plan partiel d'étage-type : 1. Séjour. 2. Cuisine. 3. Service. 4. Dressing. 5. Salle de bains. 6. Hall. 7. Entrée. 8. Chambre.

RESULTATS DE CONCOURS

O.C.R.S. AMENAGEMENT DE ZONES SAHARIENNES.

Le jury du concours d'architecture lancé par l'Organisation Commune des Régions Sahariennes, s'est réuni les 27 et 28 mars au siège de la Délégation générale de l'O.C.R.S. pour juger les vingt-deux projets qui lui ont été présentés.

Rappelons que ce concours portait sur deux thèmes : l'un relatif à l'aménagement d'une partie d'une oasis située au Nord du Sahara, l'autre, à l'étude d'un site vierge du Sahara central. Le but était de dégager des expressions architecturales nouvelles propres au Sahara, afin de remplacer des constructions provisoires par des ensembles d'habitation définitifs répondant aux conditions climatiques et au mode de vie sahariens.

Le jury comprenait : MM. Blachère, Directeur du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, conseiller technique pour l'urbanisme de l'O.C.R.S. ; Lathuillière, président du Conseil de l'Ordre des Architectes d'Alger ; Laborde, architecte, représentant M. Duveau, président du Conseil de l'Ordre des Architectes ; Galamant, architecte, représentant les concurrents ; le colonel Dussans, directeur des Travaux spéciaux du Génie dans les régions sahariennes ; Hirsch, directeur de la Société d'Equipements sahariens S.E.L.I.S., et Waeles, chargé de mission d'ingénieur en chef à l'O.C.R.S., représentant le délégué général.

Aucun « premier grand prix » n'a été décerné.

Aménagement d'une partie d'une oasis du Nord du Sahara :

Deux seconds grands prix (d'un montant de 20.000 NF) ont été attribués : l'un, à Gérard Granval, Robert Joly et Jean-Marie Pison, architectes ; l'autre, à Vladimir Gordeef et Lucienne Deschamps, architectes.

Un deuxième prix (10.000 NF) a été remis aux architectes Chauveau et Rostain, ainsi que trois mentions, dont deux équipes : Beufé, Depondt, Kato ; Daniel de Monfreid, Jean Zalio, Jean-Marc Geiser, Jean Sauvan ; et la troisième à Jean Bossu.

Etude d'un site vierge du Sahara central :

Deux seconds grands prix (20.000 NF) ont été attribués : l'un aux architectes Wladimir Gordeeff et Lucienne Deschamps ; l'autre, à Jacques Langlois.

Un deuxième prix (10.000 NF) a été remis aux architectes Chauveau et Rostain.

Une première mention à l'équipe comprenant Charles Berthelot, Jean-Marie et François Calsat, Pierre Hervouet, Nicolas Mastandreas, architectes et quatre mentions respectivement à Jean Bossu, Max Tournier, Marc P. Rainaut et Robert Cottard, architectes.

Les projets primés ont fait l'objet d'une exposition au siège de l'O.C.R.S. et nous publierons certains d'entre eux dans l'un de nos prochains numéros consacré aux constructions en pays chauds.

EQUIP'HOTEL 61.

Le concours « Equip'Hôtel 61 », dont nous avions donné le programme en page LXXI de notre n° 95, vient d'être jugé.

Les prix suivants ont été attribués :

Dispositif d'éclairage de chevet :

Premier prix : M. Landault ; deuxième prix : Etablissements Régis.

Première mention : M. Bernard De Swarte.

Deuxième mention : Société Lumilux.

Dispositif d'éclairage du miroir de lavabo :

Aucun premier prix n'a été décerné.

Deuxième prix : M. Jacques Biny. Second deuxième prix : M. Duval-Valentin.

Rappelons que les projets feront l'objet d'une exposition au Salon de l'Equipement Hôtelier qui se tiendra à la Porte de Versailles du 12 au 23 octobre prochain.

AMENAGEMENT DU QUARTIER HAMBOURG-STEILSHOOP.

L'aménagement d'une zone de 187 ha, actuellement occupée par des constructions provisoires, a fait l'objet d'un important concours organisé par la municipalité de Hambourg et ouvert à tous les architectes et urbanistes allemands, ainsi que, sur invitations, à quelques architectes étrangers : Van den Broek et Bakema (Hollande), Candilis (France), Despotopoulos (Grèce), Ervi (Finlande) et Smithson (Angleterre).

Le programme portait sur la recherche de la meilleure solution du point de vue de l'urbanisme et de la rentabilité, tant en ce qui concerne les constructions que la répartition des espaces verts. Il était demandé de prévoir non seulement des immeubles d'habitation, mais des zones de petites industries, une école secondaire, une école catholique et trois écoles communales correspondant chacune à une unité de 1.900 logements, soit à 6.200 personnes, des terrains de sports, des jardins, etc.

L'ensemble des trois unités d'habitation devait comprendre le maximum possible de maisons en bande continue avec jardins individuels ; des bâtiments à trois étages et une proportion d'immeubles hauts (maximum quatorze étages, non supérieurs à 35 % de la surface réservée à l'habitat), un immeuble pour les vieillards, des magasins de première urgence, un hôtel avec restaurant, une église protestante avec presbytère et une salle communautaire, une garderie d'enfants et, à proximité, une maison de jeunes.

D'importants parkings devaient être prévus aussi bien en ce qui concerne les groupes d'habitation que les petites industries et le centre commercial.

Le jury, composé des architectes F. Forbat (Stockholm), W. Hebebrand (Hambourg), W. Kallmorgen (Hambourg), E. May (Mainz), F. Rosenberg (Bremen) et H. Speckter (Hambourg), comprenait, en outre, le sénateur P. Nevermann du Service de la Construction, H. Weichmann du Service des Finances et cinq techniciens : MM. Rauch (espaces verts) et Sill (circulations) et des membres de la direction de la Construction. Les prix suivants ont été décernés :

Premier prix (11.000 DM) : Dipl. Ing. Han Peter, Burmester et Gerhard Osterman (Hambourg).

Deuxième prix (10.000 DM.) : Dipl. Ing. Gerolf Garten et Werner Kahl (Hambourg).

Troisième prix (9.000 DM.) : Dipl. Ing. Manfred Hansen et M. Heino Flache (Darmstadt).

Quatrième prix (8.000 DM.) : Dipl. Ing. Bartsch, Thürwaechter, Weber (Francfort-sur-Main). Mlle Helga.

Cinquième prix (7.000 DM) : Arch. dipl. ing. Heribert Bargou et Bernhard Furtwaengler (Munich).

Sixième prix ex-aequo (6.000 DM.) : G. Candilis, A. Josic, S. Woods, C. Beriger, associés (Paris) ; Alison M. Smithson, Peter Smithson, Brian Richards, Georges Kassaboff, Wolfgang Quante, associés (Londres) ; Van den Broek et Bakema, J.M. Stockla, associé (Rotterdam).

Septième prix (4.500 DM.) : Uwe Freidinger, Ingrid Freidinger, associée (Karlsruhe).

IMAGES DE LA CHINE.

M. Henri Calsat, vice-président de la Société Française des Urbanistes, a donné le 15 juin, à la Fédération Nationale du Bâtiment, une importante conférence sur le thème « Images de la Chine d'hier et d'aujourd'hui ».

Cette conférence, agrémentée de projections, était organisée sous l'égide de la section française de l'U.I.A. et de son président M. Jean Demaret.

Le conférencier a su évoquer les contradictions d'un pays en pleine évolution et que peu de voyageurs français ont eu l'occasion de visiter et de connaître et passionner ainsi son auditoire.

DISTINCTION

Nous venons d'apprendre la nomination de M. Pierre Le Prince, Président Directeur Général de la Société Expomat et directeur de la revue « Travaux », au grade d'Officier de la Légion d'Honneur.

Nous lui adressons nos plus vives félicitations pour cette distinction qui vient récompenser ses qualités d'animateur des Expositions du Matériel de Travaux Publics et de Bâtiment et des Salons de la Construction et des Industries du Second Oeuvre qui ont bien servi la cause des industries françaises de la construction au cours de ces dernières années.

La réussite de ces différentes manifestations est due en grande partie à sa profonde connaissance des milieux de la construction, à sa volonté et à sa puissance de réalisation.

CENTRE SCIENTIFIQUE DU BATIMENT.

Cycle de conférences 1961.

Poursuivant les cycles de conférences qui avaient débuté en 1959, le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment organisera à son siège, 4, avenue du Recteur-Poincaré, Paris-16e, un cycle de conférences, de visites de chantiers et de laboratoires, touchant à la construction, à l'intention de stagiaires étrangers et des ingénieurs et techniciens français des secteurs public et privé, susceptibles d'être intéressés par les sujets traités.

Le stage commencera le 9 octobre et durera jusqu'au 1er décembre 1961 : il sera consacré à des conférences et à des visites de chantiers ou de laboratoires.

Les cinq premières semaines se dérouleront en stage groupé essentiellement consacré à la construction moderne, tandis que les trois dernières se diviseront en cinq options.

CONSEIL INTERNATIONAL DES SOCIETES D'ESTHETIQUE INDUSTRIELLE.

Le congrès de l'I.C.S.I.D. se tient à Venise du 14 au 17 septembre.

Le rôle de l' « Industrial designer » dans la Société sera évoqué par M. Georges Combet, directeur de l'Institut d'Esthétique Industrielle (France) ; la profession sera examinée par M. Sigvard Bernadotte, vice-président de l'I.C.S.I.D. Un symposium sur la formation de l'Industrial Designer est également prévu.

Les thèmes de l'exposition qui doit avoir lieu parallèlement au congrès sont les suivants : machines-outils et grosse mécanique ; moyens de transport ; matériel et machines de bureau ; radio, T.V., optique de précision ; équipement de la table ; emballages.

Pour tous renseignements, écrire à l'Associazione per il Disegno Industriale (A.D.I., via San Vittore, 19, Milan), qui organise le congrès.

TOULOUSE.
QUINZAINE DES ARTS MENAGERS

C'est du 7 au 22 octobre prochain que pour la quatorzième fois se tiendra la Quinzaine des Arts Ménagers au Parc des Expositions. Les thèmes sont particulièrement variés :

L'Elégance de la table, l'Histoire de l'Eclairage de la torche romaine au fluorescent, le Salon fruitier, le Zoo, etc., voisineront avec le traditionnel Salon présentant les dernières nouveautés ménagères, la décoration dans l'ameublement, la radio et la télévision, l'alimentation, etc. Conjointement, se tiendra une exposition rétrospective de véhicules, de l'Empire à la Belle Epoque.

De multiples concours et les journées professionnelles auront lieu durant cette XIVe Quinzaine.

Tous renseignements au Foyer des Arts Ménagers, 4, rue Joutx-Aigues. Tél. : 52-62-06 Toulouse.

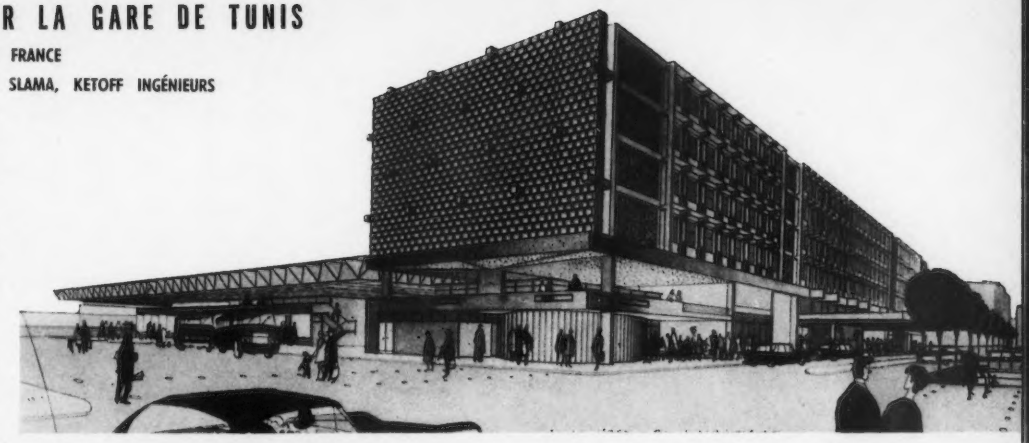
CONCOURS INTERNATIONAL POUR LA GARE DE TUNIS

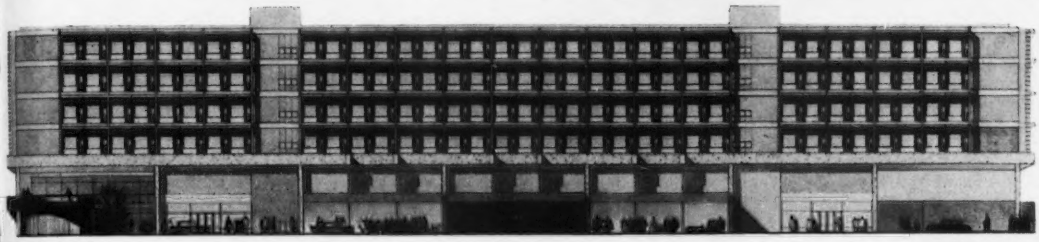
PREMIER PRIX ET EXÉCUTION : YVES ROA, ARCHITECTE, FRANCE

P. RAFONI ET P. KOWALSKY COLLABORATEURS SARF, SLAMA, KETOFF INGÉNIEURS

Le programme du concours définissait d'une manière précise les impératifs du site et d'implantation au sol, compte tenu des projets d'urbanisme de la voirie de l'ensemble du quartier. La gare actuelle est réduite à quelques bâtiments provisoires disposés à l'intérieur d'une zone plantée de beaux arbres, et l'accès aux quais existants a lieu par la petite place Mongi-Bali. Par contre, les locaux administratifs de la S.N.C.F. de Tunisie sont répartis dans des immeubles vétustes situés à proximité de la gare.

Le deuxième prix a été décerné à l'équipe Kelemen Lazlo, Hongrie, et deux troisièmes prix ex aequo attribués aux équipes V. Djenenji, Pilhac, Walbaum, France, et Kimelowski, Szymanki, Zaborowski, Zmigrodska, Pologne.

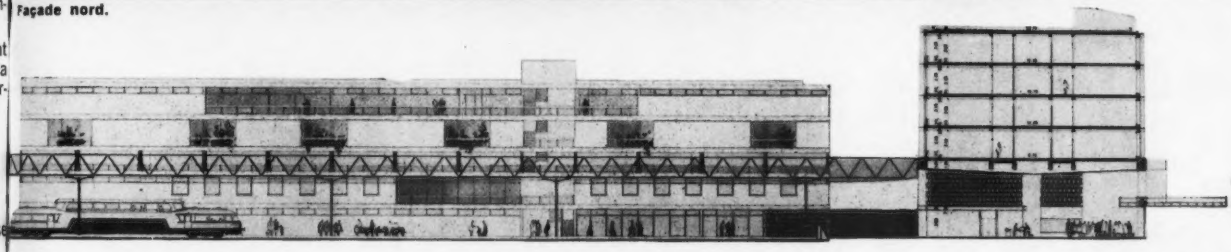




Façade nord.

L'abri qui couvre l'ensemble des quais et voies est un parasol de plan carré (100 m de côté) et d'une hauteur d'environ 2,20 m. Il a été conçu en structure métallique tridimensionnelle préfabriquée (système Mero) avec interposition dans le plan perpendiculaire aux rayons solaires, de lames de fibro-ciment.

Les bâtiments seront dotés d'une installation de conditionnement d'air et des derniers perfectionnements techniques quant aux aménagements intérieurs.



Coupe longitudinale.

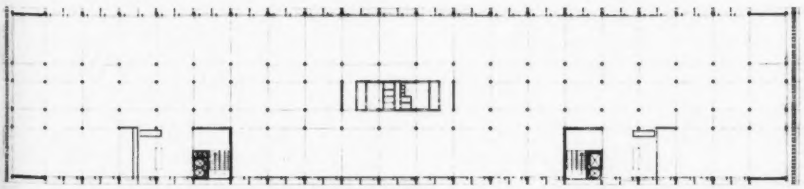
Il était demandé le regroupement de l'ensemble (gare et bureaux) et l'étude des abords en prévoyant, de plus, une gare routière.

Les auteurs du projet ont résolu le problème par la création de deux immeubles : l'un donnant sur la future place, abritera aux rez-de-chaussée et entresol partiel les services de la gare, et sur quatre étages, les bureaux ; l'autre, donnant sur la place Mongi-Bali, comportera, au rez-de-chaussée et au premier étage, les services annexes de la gare, et au deuxième étage une circulation ouverte desservant deux niveaux de logements de fonction avec jardins intérieurs suspendus.

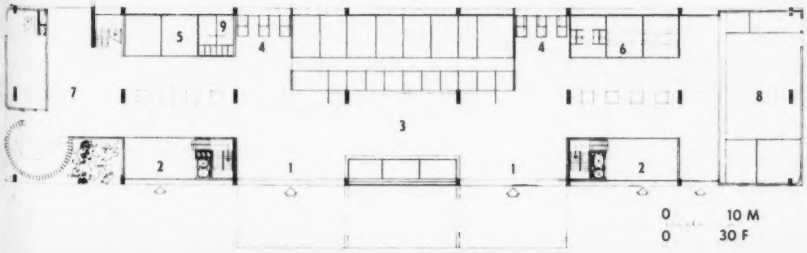
Les abords et l'implantation des bâtiments ont été étudiés en vue de répondre aux impératifs de circulations différenciées, de protection contre el soleil, à la nécessité de réserver, face aux nouvelles constructions, des espaces libres et des plantations.

Le parti architectural est caractérisé par l'emploi, pour la construction, d'ossatures en B.A. (façades largement vitrées avec alternance de glaces fixes et ouvrantes), la suppression de menuiseries métal ou bois, et l'utilisation de joints caoutchouc imputrescibles ; enfin, la protection antisolaire des façades à l'aide d'éléments moulés disposés en porte-à-faux formant auvents et servant de galeries extérieures pour l'entretien des pans de verre.

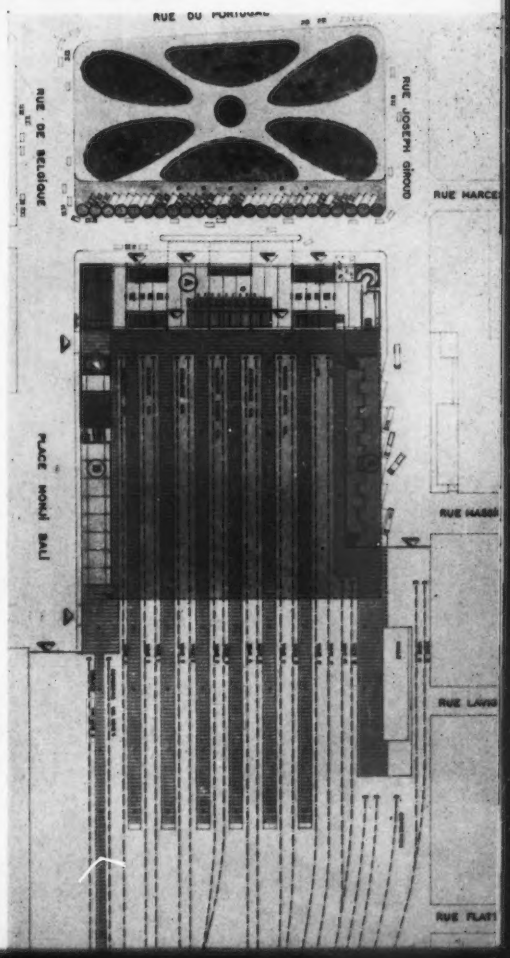
Au sud, l'ensemble est complété par un réseau de stores aluminium à lamelles orientables ; à l'est et à l'ouest, de petits éléments de céramique moulée et émaillée bleue forment claustra.



Etage courant.



Rez-de-chaussée.
1. Accès voyageurs.
2. Accès bureaux.
3. Hall de la gare.
4. Accès quais.
5. Attente.
6. Renseignements, téléphone.
7. Buffet Restaurant.
8. Messageries.

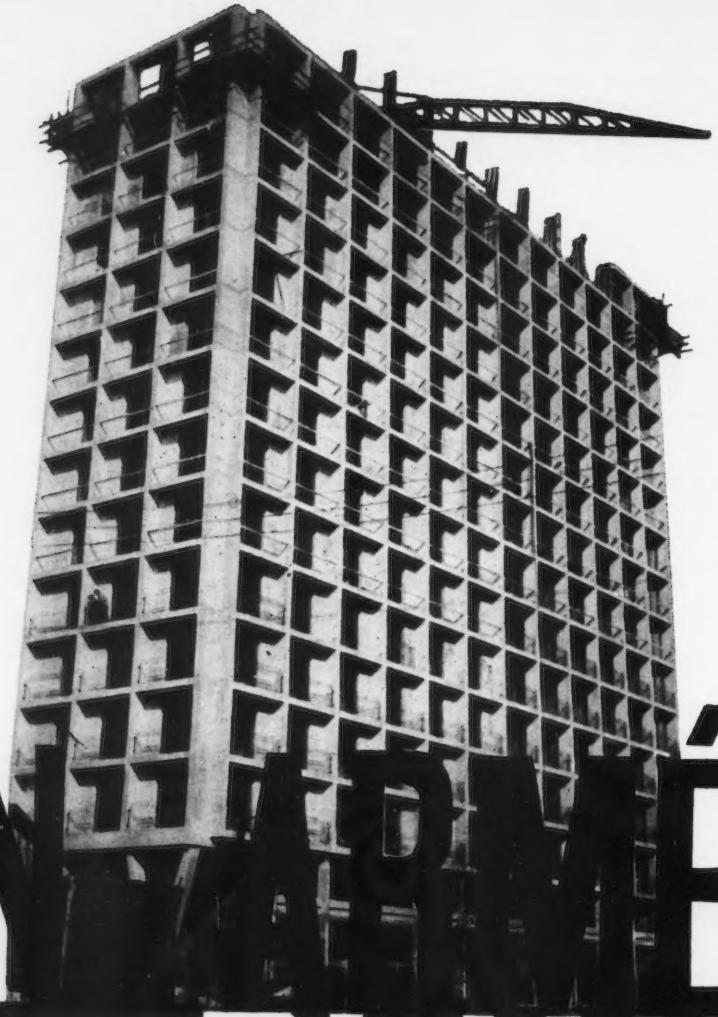


A L'ASPECT FINI

D'UN BATIMENT EN CONSTRUCTION

ON RECONNAIT LE

BÉTON ARMÉ BLANC



IMMEUBLES PLACE DE LA BOURSE A MARSEILLE. ARCH. M. LABOURDETTE - ENT. GRANDS TRAVAUX DE L'EST.

laissé brut de décoffrage,

grésé, bouchardé,

ou brossé

c'est toujours

un revêtement VRAI

SUPERBLANC LAFARGE

Dans le cadre de son programme d'aménagement sportif, la Ville de Strasbourg a ouvert un concours de formule « conception-construction » à deux degrés. Le programme prévoyait, sur un terrain réservé dans la zone des équipements sportifs, l'aménagement d'un stade comprenant : ensemble couvert : bassin 50 × 20, bassin école, tribune 1.500 pl. ; ensemble de plein air : bassin 50 × 20, bassin plongeoir, tribune 2.500 pl., jardins et terrains de sports — équipements : vestiaires, sanitaires, douches municipales, restaurant-bar, installations techniques.

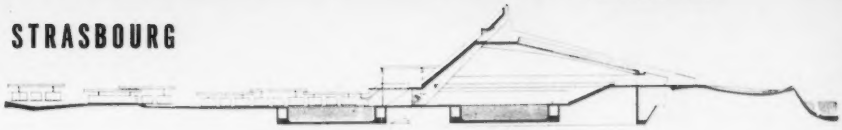
Trois équipes ont été retenues au premier degré : équipe Sacquin, équipe Apprill, équipe Novarina. Celles-ci ont remis le 5 avril un dossier d'exécution avec engagement d'entreprises. Le jury, divisé en commissions comprenant des membres de la Municipalité et des services techniques de la Ville, auxquels ont été adjoints des organismes extérieurs (Socotec), a décerné le premier prix à l'équipe Novarina.

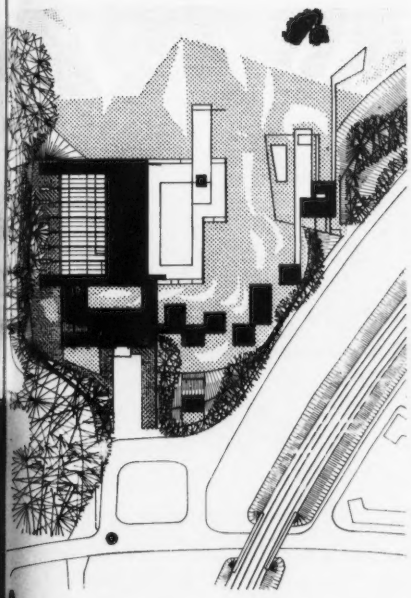
Photo Europ Flash.

CONCOURS POUR UN STADE NAUTIQUE A STRASBOURG

PREMIER PRIX : M. NOVARINA R. MEYER ET C. CALMETTES ARCHITECTES

CH. ARGUILLERE ASSISTANT





A

A. Plan-masse.

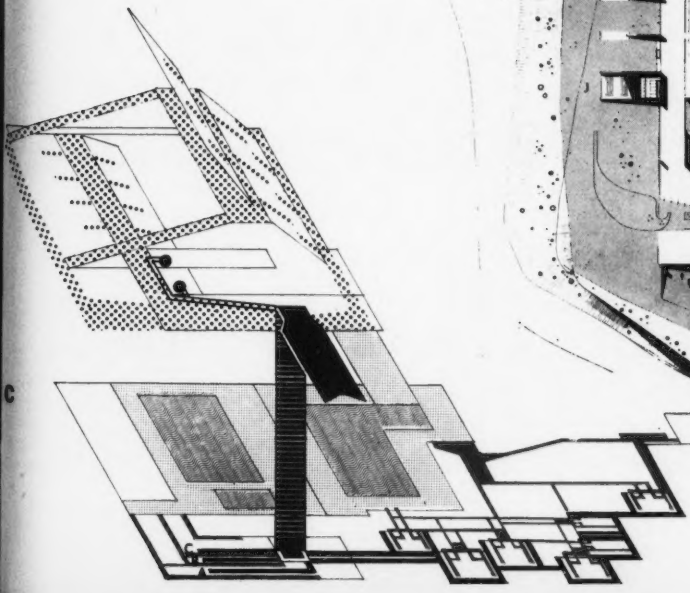
B. Plan d'ensemble : A. Caisses. B. Hall. C. Accès cabines. D. Bassin d'hiver. E. Bassin école. F. Maîtres-nageurs. G. Bar. H. Administration. J. Accès gradins d'été. K. Bassin d'été. L. Bassin plongeons. M. Vestiaires d'été. N. Restaurant-bar. O. Bassins d'enfants. P. Jeux d'enfants. Q. Podium gymnastique.

C. Schéma axonométrique montrant les circuits différenciés : En grisé noir : Spectateurs (accès et tribunes) ; les deux points noirs correspondent au bar et aux services administratifs. En traits couleur et trame : Circulation des baigneurs aux vestiaires et terrasses entourant les bassins : A. Hommes. B. Femmes. C. Scolaires.

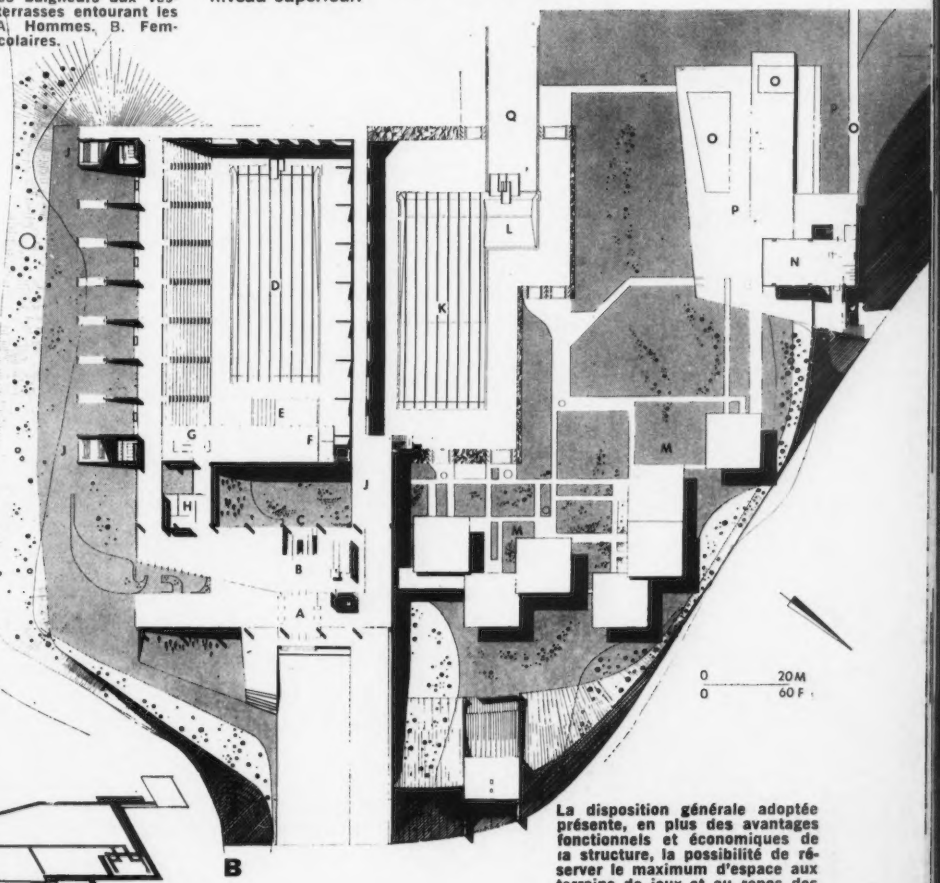
Le projet classé premier se caractérise par la disposition parallèle des deux bassins olympiques, ce qui permet d'utiliser les gradins prévus pour les compétitions d'été comme élément de couverture de la piscine d'hiver et de traiter celle-ci comme une transposition à l'abri d'une piscine de plein air, en réalisant le second versant de la couverture en Altuglass bleuté.

L'intercommunication totale des deux bassins est assurée par des vitrages mobiles entièrement escamotables.

L'accès au stade se fait au niveau supérieur : les baigneurs gagnent le niveau inférieur (plages) en passant par les vestiaires, douches et pédiluves. Les circuits pieds chaussés et pieds nus sont strictement différenciés. Les spectateurs accèdent directement aux tribunes d'hiver et d'été au niveau supérieur. Les visiteurs et les consommateurs cheminent parallèlement aux spectateurs au niveau supérieur.



C



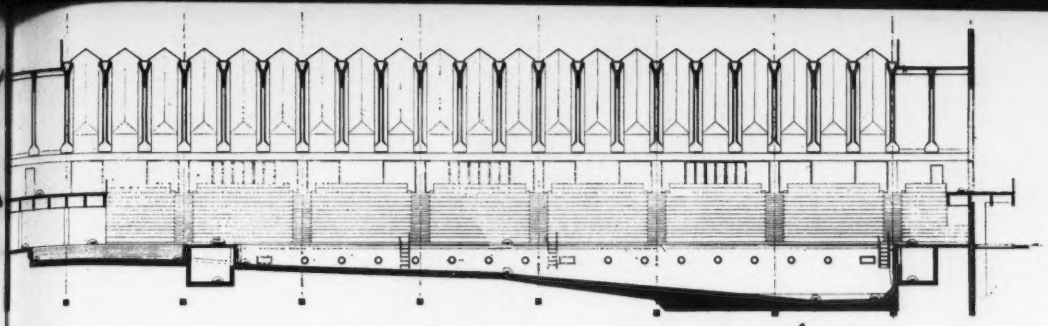
B

La disposition générale adoptée présente, en plus des avantages fonctionnels et économiques de la structure, la possibilité de réserver le maximum d'espace aux terrains de jeux et au repos des baigneurs.

ROCLAINE
213
ROCLAINE
ROCLAINE
233
isolation thermique
ROCLAINE
pare-vapeur collé à l'asphalte
Kraft poreux non collé
ROCLAINE
213 muni sur une face de son kraft pare-vapeur collé à l'asphalte.
233 ENROBÉ entre son kraft pare-vapeur collé à l'asphalte et un kraft poreux non collé.
pose
ROCLAINE S. A.
6, RUE PICCINI - PARIS 16e - KLÉ. 92-16
BRUNÉTOILE • PARIS

STADE NAUTIQUE A STRASBOURG CONCOURS (suite)

PREMIER PRIX (suite)

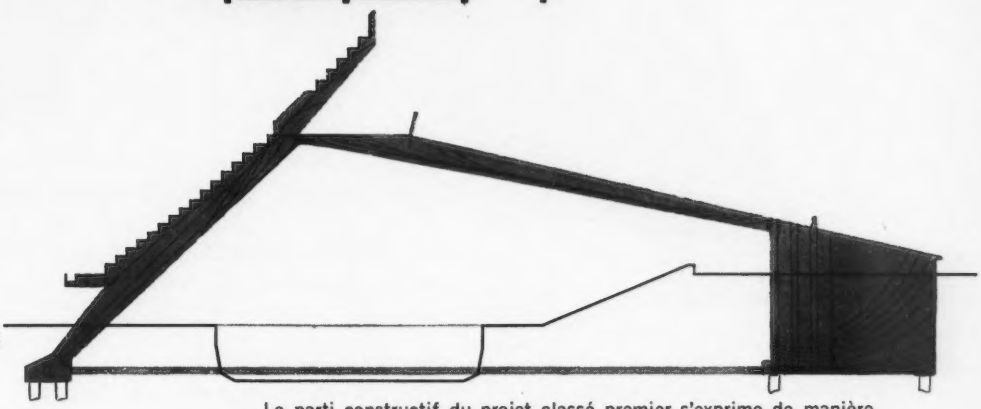


A

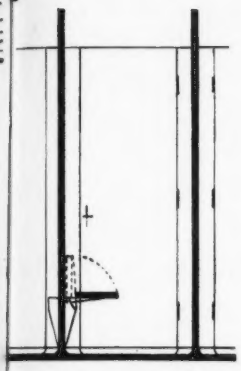
A. Coupe longitudinale sur la tribune formant élément de couverture de la piscine d'hiver.

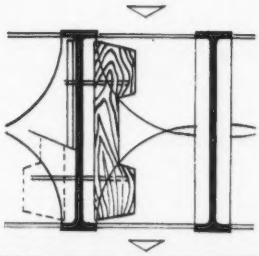
B. Coupe transversale montrant le système de ferraillage adopté pour les parties en béton.

C. Cabine de bains caractérisée par les parois n'exigeant aucune finition (briques de grès émaillé à l'extérieur et à l'intérieur) et aussi par le principe d'utilisation à double entrée commandée par la position du banc intérieur : relevé, accès libre ; rabattu, occupation, déshabillage ; relevé à nouveau, libération de la cabine. Les vêtements sont déposés en face dans les petites armoires prévues à cet effet dans le couloir de circulation pieds nus.



B





Le parti constructif du projet classé premier s'exprime de manière très précise dans les coupes présentées sur cette page.

Le grand hall est conçu comme une succession de neuf arcs à trois rotules, réalisés en béton précontraint ; les gradins, en béton précontraint également, servent de contreventement sur l'un des versants. L'autre est constitué par des poutres en Y assurant les transports d'énergie, ventilation, chauffage, éclairage, évacuation E.P. ; elles supportent la couverture en Altuglass, formée d'éléments moulés en forme de tuile.

Les vestiaires d'été ont été disposés en pavillons afin de s'intégrer à une architecture de jardins et d'éviter les grands volumes humides et mal adaptés aux variations d'affluence.

Les concurrents ont eu à étudier l'aménagement d'une patinoire sur le bassin d'été. Il a été prévu dans ce projet l'adjonction d'une piste de curling rattachée au restaurant dont l'implantation a été étudiée spécialement pour l'agrément des utilisateurs.

TROISIÈME PRIX

G. SACQUIN ET R. CLÉMENT ARCHITECTES

BET : Sue COOPÉRATIVE D'ÉTUDES

L'idée directrice du parti a été de créer deux piscines d'été, l'une à air libre, l'autre sous abri largement ouverte au sud grâce au vitrage continu (12 m de panneaux vitrés fixes surmontant 6 m de portes accordéon suspendues, totalement escamotables). L'hiver, les portes se ferment hermétiquement avec colmatage et rideau d'air chaud ; l'autre bassin pouvant être aménagé en patinoire.

Les tribunes et le restaurant sont situés à un niveau légèrement surélevé par rapport au groupe des entrées ; plages et bassins étant en communication directe avec celles-ci. Ce dénivellement a permis de prévoir les cabines sous les tribunes du bassin principal ainsi que les douches municipales et les installations techniques (chaufferie, station de filtrage, etc.). On notera que le restaurant pénètre en partie dans le grand bassin et est relié à la tribune par une passerelle servant de foyer lors des manifestations sportives. Les circuits baigneurs et publics (pieds chaussés, pieds nus) sont nettement différenciés.

Le parti constructif a été étudié afin d'assurer la meilleure isolation thermique et phonique, ce qui a conduit au principe d'une selle à double courbure tendue franchissant sans appui intermédiaire 105 × 64 m, accrochée à une structure en B.A. Cette couverture entièrement réalisée en câbles d'acier inoxydable 18/8 assure l'isolation phonique et thermique grâce au câblage particulier : série de pyramides à angles prononcés visibles à l'intérieur et habillées à l'extérieur de couches superposées d'isolants recouvertes de polyisobutylène maintenu par des pyramides en tôles inoxydable sur la face externe.

Bien que comportant un grand nombre de solutions nouvelles, ce projet serait dans l'état actuel parfaitement réalisable, car tous les problèmes techniques ont été résolus avec les entreprises qualifiées.

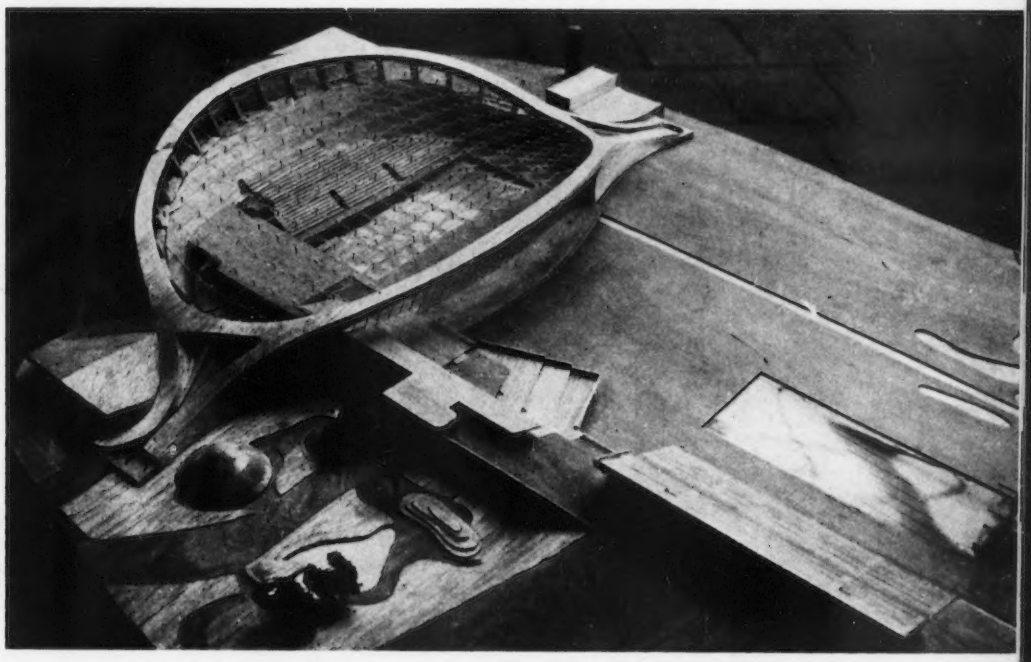


Photo Europ Flash.

Comment choisir une machine de cuisine ?

Savoir immédiatement - et automatiquement - les types de machines nécessaires pour l'équipement des cuisines selon le nombre de couverts servis : voilà une commodité que vous avez souvent désirée.

C'est chose faite, et sous la forme la plus simple, la plus pratique et la plus élégante : la règle **"BONNET-matic"** que vient d'éditer BONNET, le spécialiste français des machines de cuisine et de l'équipement frigorifique.

En outre, la règle "BONNET-matic" vous donnera, pour chaque machine, les renseignements complémentaires utiles, tels que débit, puissance, encombrement, équipements, branchements nécessaires, consommation, etc...

La règle "BONNET-matic" vous sera envoyée à titre gracieux. Il suffit de la demander à BONNET - Villefranche-s/S. (Rhône) ou BONNET - Délégation Générale, 70, rue Amelot, Paris (XIe).

VOYAGE D'ETUDE DANS LES CARRIERES DE L'YONNE ET DU CHATILLONNAIS.

Le Syndicat National des Maîtres Carriers avait organisé, dans les derniers jours de juin, un voyage d'étude particulièrement intéressant et agréable dans l'Yonne et le Châtillonnais.

La visite a porté sur un certain nombre de carrières de pierre dure ou demi-dure et sur quelques usines de taille, afin de montrer les procédés modernes d'extraction et de traitement de la pierre.

Les principales entreprises françaises possèdent à Massangis une carrière dans ce bassin. La pierre de couleur jaune ocrée est bien connue (Palais de Chaillot, Faculté des Sciences, Banque de France, etc.). Les visiteurs assistèrent à deux sortes d'extractions : par dirigeable, puis par fil hélicoïdal, ainsi qu'à la préparation des blocs à la masse avant transport en usine.

De la carrière de Bierry est extraite la pierre d'anstrude (ambassade des Etats-Unis à Paris, immeuble des Pétroles d'Aquitaine).

La carrière de Cry, haute de 80 m, comporte deux étages d'exploitation. L'extraction est effectuée par sciage à la masse au fil hélicoïdal, la manutention par deux ponts roulants de 12 et 15 tonnes et un derrick de 20 tonnes (station Franklin-Roosevelt et revêtements de la Tour des Archives à Rouen).

A l'usine de Fulvy, le travail est assuré par huit armures de sciage. Des débiteuses équipées de disques ou diamant permettent de mettre les dalles à la mesure.

Pour l'usine de Chassignelles le souci de mécanisation et de fabrication selon des méthodes industrielles a été poussé au maximum : châssis de sciage, égreseuses, polisseuses... dans une installation rationnelle.

Enfin, à Pouillenay, dans un site dominant celui d'Alésia, cette carrière produit une très belle pierre rose que la Société Saint-Gobain a choisi pour les pignons de l'immeuble de son siège social à Neuilly.

COMITE DE LIAISON ARCHITECTES-FABRICANTS DE TUILES ET BRIQUES.

Depuis le 12 mai 1960 et sur l'initiative de l'A.P. un Comité de Liaison a été créé entre les architectes et les fabricants de tuiles et briques.

Ce comité a pour mission d'étudier les problèmes qui peuvent se poser directement ou indirectement aux architectes lors de l'emploi des matériaux de Terre Cuite, et de rechercher en commun les solutions susceptibles de leur apporter une aide sérieuse (documentation, informations techniques, conférences, mise en œuvre, approvisionnement, etc.)

Afin de recueillir l'avis des architectes sur l'ensemble des problèmes posés, un questionnaire très complet leur a été adressé et les réponses seront étudiées au cours de la prochaine réunion de l'A.P.

INTERCAT FRANCE.

Intercat France, fondé en 1959, qui s'est attaché à développer son action dans Paris et la région parisienne, est aujourd'hui en mesure de l'étendre à la province et à l'étranger, notamment en Allemagne, avec Intercat Deutschland et, peu à peu, dans tous les pays du Marché commun. Rappelons que depuis huit ans, Intercat existe en Grande-Bretagne.

Intercat installe chez les architectes abonnés des classeurs métalliques à trois tiroirs dans lesquels sont classées les documentations techniques des firmes de l'industrie du bâtiment qui lui sont affiliées.

Les architectes reçoivent un répertoire de ces firmes, par ordre alphabétique, par corps d'état et par marques.

En outre, il est attribué à chaque fabricant souscripteur un numéro de dossier personnel reporté automatiquement sur chacune de ses notices et documentations techniques.

Intercat délègue chaque mois un agent spécialisé chez chaque architecte abonné, qui renouvelle et tient à jour le système de classement.

LE ROLE DE L'ACIER INOXYDABLE 18/8 DANS L'ARCHITECTURE.

Dans l'évolution des techniques et des exigences qui s'y rattachent, l'acier inox 18/8 offre à l'architecte des perspectives nouvelles dans la réalisation et l'esthétique des façades : il répond bien à ce problème, notamment à celui des murs-rideaux et panneaux de façade en raison même de sa légèreté en faible épaisseur, de sa garantie de durée, de ses caractéristiques de résistance mécanique.

Les ouvrages suivants, disponibles au Centre d'information du nickel, 47 bis, avenue Hoche, Paris 8e, éclairent l'utilisateur éventuel sur les possibilités et conditions d'emploi des éléments menuisés en acier inox 18/8, produits à des prix compétitifs à une échelle industrielle :

L'Acier Inoxydable en Architecture aux Etats-Unis, par V.N. Krivobok (n° de référence X-35, 38 pages, 28 figurines).

L'Acier Inoxydable 18/8 au Chrome-Nickel et l'Architecture en Europe : L'acier inoxydable 18/8 et son emploi dans l'architecture. Nombreuses photographies de réalisations européennes en architecture, vitrages, décoration intérieure, applications diverses. Annexes techniques : I. Caractéristiques physiques et mécaniques des aciers inoxydables. II. Résistance à la corrosion atmosphérique des aciers inoxydables. III. Mise en œuvre des aciers inoxydables austénitiques. Brochure cartonnée de 66 pages (n° de référence X-36).

L'Acier Inoxydable 18/8 dans le Bâtiment : Quelques données pour l'Architecte, par B. de Borde (n° de référence X-38, 16 pages, 12 figures). Sommaire : aperçu des utilisations fenêtre, panneau, mur-rideau, etc. ; renseignements techniques concernant le type d'acier, le dessin, les épaisseurs de métal utiles, la mise en œuvre, les précautions d'emploi ; les états standard ou spéciaux de l'aspect superficiel du métal, mat, satiné, poli. ; les recommandations à formuler dans un cahier des charges.

Tenue, Résistance et Durée des Aciers Inox dans les Atmosphères Corrosives, par F.L. Laque (n° de référence TX-2, 11 pages).

L'Acier Inox dans la Technique des Murs-Rideaux aux Etats-Unis, par le Professeur Danforth (à paraître).

Fiches Techniques sur des Réalisations Architecturales Françaises en Acier Inoxydable, (à paraître).

CONGRES G.I.M.M. A TASSIN-LA DEMI-LUNE, PRES DE LYON.

A l'occasion du dixième anniversaire de sa fondation et de l'inauguration de ses nouveaux bâtiments à Tassin-la-Demi-Lune, le Groupement Industriel des Manufactures de Menuiseries avait organisé, dans le courant de juin, une importante réception à laquelle ont participé de nombreuses personnalités venues de Paris et de province. Notons en particulier la présence du général Seive, représentant le maire de Lyon, de MM. Huissoud, maire de Tassin, Pierre Charlet, chef du service de l'Aide à la Construction au Ministère de la Construction, Collardet, du C.S.T.B., Chomet, directeur de la division « Bois » au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Foch, directeur des services régionaux de la Construction, Chomel, président honoraire de l'Ordre des Architectes, etc.

Dans son allocution, M. Auguste Pardon, fondateur et président directeur général du G.I.M.M., rappela que, grâce à un esprit d'équipe, il est parvenu avec ses collaborateurs à franchir les difficiles étapes qui ont permis à cette association de faire passer, en dix ans, le chiffre d'affaires de cent millions à quatre milliards et demi d'anciens francs.

« Nous avons lutté pied à pied pour faire admettre les principes fondamentaux d'une normalisation des menuiseries afin d'industrialiser une profession à la base essentiellement artisanale. Notre succès a dépendu de deux facteurs essentiels : la qualité de nos menuiseries et les prix de revient. C'est en fonction de ces deux impératifs que nous avons imposé nos portes et nos fenêtres, non seulement à la construction française, mais par-delà les frontières, aux pays du Bénélux, de l'Allemagne, de l'Italie et même, ce qui constitue un acte de foi, nous avons ouvert deux usines en Algérie. »

M. Huissoud, maire de Tassin, exprima sa satisfaction de voir s'implanter sur une commune « dortoir » une industrie moderne.

Qu'il nous soit permis d'insister ici pour que les préfabricants de menuiseries, dont M. Pardon, directeur du G.I.M.M., occupe la première place, intensifient leurs échanges de vues avec les architectes, afin que les normes et les caractéristiques des nouvelles fabrications soient déterminées en étroite collaboration avec eux.

Nous sommes persuadés que l'agent général du G.I.M.M., Mme Gibert Osterman, saura s'employer à cette tâche, car elle a su établir des contacts permanents entre les architectes et le groupement, et jouer avec expérience et dévouement un rôle essentiel dans la progression du G.I.M.M. Les grandes entreprises, de nos jours, évoluent grâce à la coordination entre les nécessités des architectes et les possibilités techniques.

EUROPLASTIQUE 62.

La première conférence européenne des Plastiques et du Caoutchouc se tiendra à Paris du 18 au 29 mai 1962, sous le Haut Patronage de l'Union Internationale de Chimie pure et appliquée.

Cette conférence sera organisée par la Société de Chimie Industrielle et comportera des Journées spécialisées afférentes aux plastiques renforcés, à la recherche, la fabrication, la transformation, l'application et la technico-économie. Outre ces journées, les organisateurs consacreront des séances aux plastiques en agriculture et aux matériaux mixtes plastique-caoutchouc.

Les renseignements peuvent être obtenus aux secrétariats suivants :

Bénélux : Palais des Floralies, Parc, Grand, Belgique. Tél. : (09) 22-40-22.

Angleterre : Du Mont Publicity Company, 18, Queensberry Place, London S.W. 7. Tél. : KENsington 1700.

Allemagne : Cäcilienstrasse, 46-KOLN. Tél. : 21-39-86 - 21-75-00.

Autriche : C.G. Metz, Windmühlgasse, 11, WIEN. Tél. : 57-66-00.

Suisse : S.A. Natural, Boîte Postale, Bâle 2. Tél. : 061/34-70-70.

France : Europlastique 62, rue du Mont-Thabor 10, Paris (1er). Tél. : OPE. 51-25.

STAGES DU CENTRE TECHNIQUE DE L'ALUMINIUM FRANÇAIS.

Le calendrier des stages organisés par le Centre Technique de l'Aluminium Français pour l'année 1961-1962 vient de vous être communiqué. Rappelons que ces stages sont gratuits, mais que l'inscription est obligatoire.

Stages pour ingénieurs et techniciens : Informations générales sur les Techniques de travail de l'aluminium et de ses alliages : 9-13 oct., 2-6 avril.

Stages pour techniciens et praticiens : Fonderie des alliages légers : 27 nov. - 1er déc., 21-25 mai. Traitements de surface de l'aluminium et de ses alliages : 6-6 oct., 19-23 fév., 14-18 mai. — Usinage : 12-14 mars, 25-27 juin. — Déformations plastiques : 6-9 nov., 24-27 avril. Chaudronnage des métaux légers : 11-15 déc., 12-16 fév., 4-8 juin. — Soudage des métaux légers : 16-20 oct. et 4-8 déc., 8-12 janv. et 5-9 mars, 9-13 avril et 18-22 juin. — Assemblage des métaux légers : 20-24 nov., 5-9 fév. — Electricité : 25-29 sept. et 13-17 nov., 15-19 janv. et 26 fév. - 2 mars, 7-11 mai. Couverture en aluminium : 23-26 oct., 22-25 janv. et 26-29 mars.

Stages spéciaux : Chantiers navals : 29 janv.-2 fév. Elèves des Gdes Ecoles : juillet-sept. Moniteurs Enseignement Technique : juil.-sept.

Les stages ont lieu au Centre Technique de l'Aluminium, 87 Bd de Grenelle, Paris, 15e de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h.

Pour renseignements, s'adresser au Centre Technique de l'Aluminium : 87, Bd de Grenelle, Paris, 15e. SUFfren 47-70.

XIIe SICOB.

Le prochain Salon International de l'Equipement de Bureau se tiendra à Paris au Centre National des Industries et des Techniques (C.N.I.T.), au Rond-Point de la Défense, du 13 au 22 octobre.

Cette année, ce Salon groupera près de 350 exposants, qui présenteront le matériel de 700 marques internationales.

Il a pour but de promouvoir un équipement moderne dans les administrations publiques et privées, et la plupart des firmes françaises spécialisées préparent actuellement de nouveaux modèles, dont la présentation fait l'objet des plus grands soins.

L'on peut augurer de ce Salon dont la haute tenue est toujours remarquée, de nombreuses et intéressantes idées nouvelles. Nous en donnerons d'ailleurs un compte rendu dans notre prochain numéro.

Une telle compétition sur le plan international est extrêmement utile. Par ailleurs elle permettra aux architectes de prendre contact avec des ensembliers qui, collaborant avec eux dès le début des études, pourront trouver des solutions bien appropriées à des conditions données.

Le SICOB groupera un ensemble très important allant des meubles et sièges de bureaux aux éléments de rangement, et jusqu'aux objets tels que dictaphones, téléphones, etc., dont les formes nouvelles seront présentées à cette occasion.

SALON DE L'AMEUBLEMENT A UTRECHT.

Le huitième Salon de l'Ameublement, qui se tiendra à Utrecht du 6 au 11 novembre, présentera les produits de l'industrie nationale néerlandaise dans ce domaine.

Il sera organisé conjointement à la Foire Royale en coopération avec le « Vakbeurs Meubelen en Woningtextiel », et dépassera en surface d'exposition celui de 1959 (20.000 m²).

En outre, 30 firmes d'Allemagne et de Belgique seront représentées.

16e FOIRE INTERNATIONALE DE GAND.

La 16e Foire Internationale de Gand qui a lieu du 9 au 24 septembre est organisée sous le signe du 4e Concours International d'Architecture et de Technique « **La Maison Européenne** » et le 2e **Salon du Bois.**

Il est à noter que les maisons prototypes érigées dans le parc sont le résultat direct du concours. Les lauréats du concours — les architectes Schwagenscheidt et Sittmann, de Kronberg im Taunus — collaborent étroitement avec les responsables de la foire pour la réalisation, grandeur nature, de leur projet étudié en fonction des nécessités actuelles de nos villes, notamment en ce qui concerne la circulation.

Le Salon du Bois constituera, comme le Salon du Verre en 1960, un centre de documentation vivant de toutes les applications de ce matériau. Une attention spéciale sera également apportée à la manipulation, la technologie et l'enseignement, sous la Présidence de M. P. Provost, Président de Febelbois.

Le salon du Bois trouvera un prolongement naturel dans le Salon du Meuble Moderne Sélectionné qui sera organisé pour la 3e fois dans le cadre de la foire de septembre.

FOIRE INTERNATIONALE DE BRUXELLES.

Le Conseil d'Administration de la 35e Foire Internationale de Bruxelles a décidé de modifier les dates précédemment annoncées, pour éviter aux exposants les frais supplémentaires qu'auraient exigé le montage et la finition des stands pendant un samedi et un dimanche.

La date d'ouverture de cette manifestation est ainsi définitivement fixée au samedi 28 avril 1962, et non au lundi 30.

Sa durée est ramenée à douze jours. La 35e Foire se clôturera donc le mercredi 9 mai à 18 heures.

Pour répondre au désir de nombreux exposants, il a été convenu, en outre, que les Palais du Centenaire seraient accessibles au public de 10 à 18 heures, tous les jours y compris les dimanches et jours fériés. Toutefois, le jeudi 3 mai, la Foire restera exceptionnellement ouverte, sans interruption, de 10 à 22 heures, afin de permettre la visite durant la soirée.

Etant donné l'importance croissante des échanges internationaux, plus de 200.000 visiteurs et hommes d'affaires se réuniront à Bruxelles entre le 28 avril et le 9 mai 1962, à l'occasion de la 35e Foire Internationale.

COURS AMERICAIN « COPE ».

Le Cours américain « Cope » (outillages de presses), permet de promouvoir, en deux ou trois années d'études faites à domicile, un dessinateur ayant de bonnes notions de son métier, au rang de projeteur qualifié d'outils de presse.

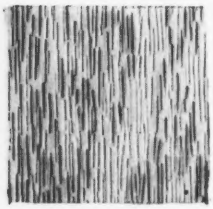
Ce cours, par correspondance, est traduit en français, adapté au système métrique, et diffusé en France par le Centre d'Etudes et d'Applications des Techniques de Production (C.T.P.). Pour tous renseignements s'adresser au C.T.P., 21, place du Commerce, Paris (15e). Tél. : BLOmet 85-40.

24 HEURES SUR 24,

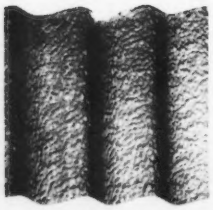
PARTOUT OÙ INTERVIENT
SAINT-GOBAIN

on vit

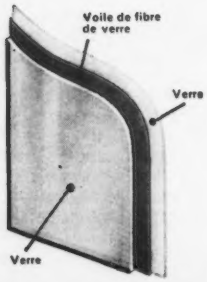
Les transparois peuvent également être réalisées avec :



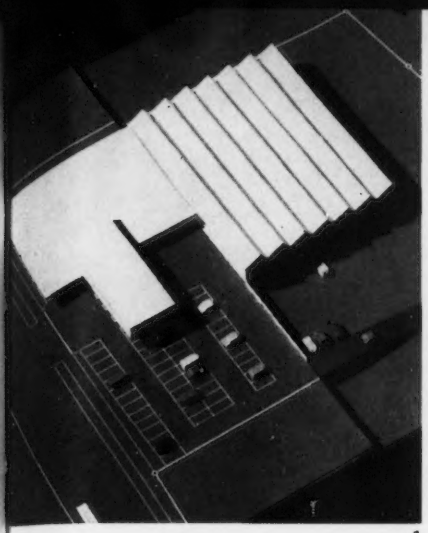
le verre décoratif "**listral**"



le verre ondulé décoratif "**verondulit**"



le verre diffusant "**thermolux**



1

2

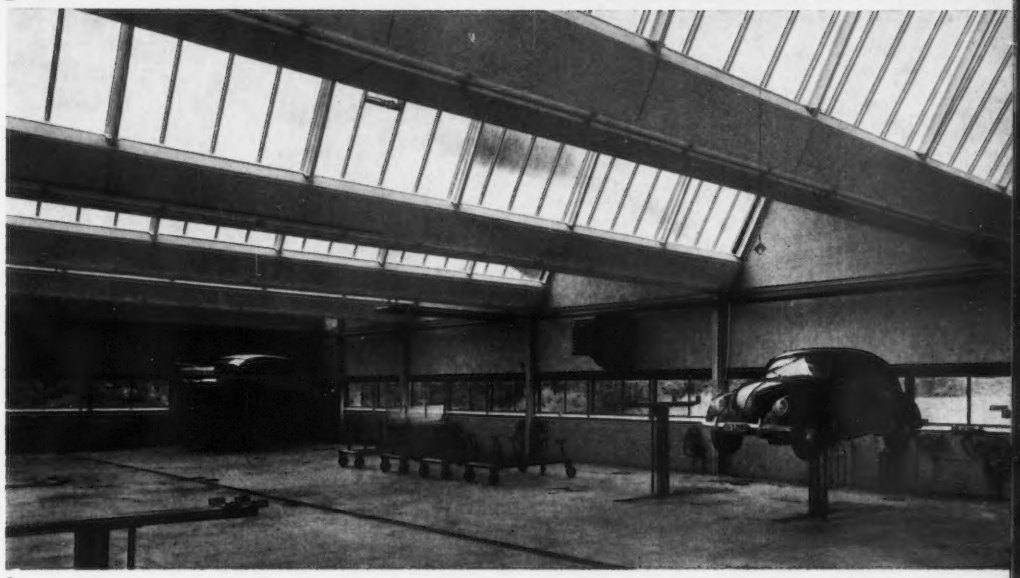
GARAGE A SAINT-GALL, SUISSE

DANZEISEN ET VOSER ARCHITECTES

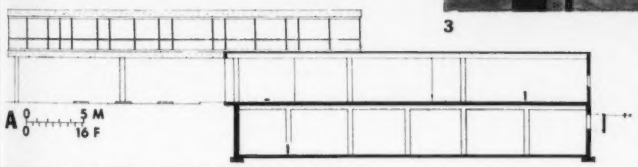
Cet ensemble, qui vient d'être récemment réalisé, se compose essentiellement de trois corps de bâtiments : l'atelier d'entretien et de réparations, à structure métallique et couvert en sheds ; une aile de bureaux sur pilotis, et un dépôt à deux niveaux, dont l'un est en sous-sol.

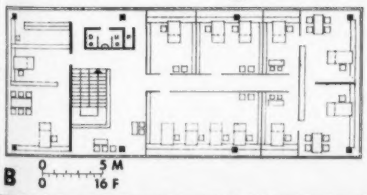
D'importants services ont été prévus : cantine, bar, salle d'attente, etc. L'implantation des bâtiments dans le terrain a permis de réserver de vastes espaces libres traités en parkings ou prévus pour des extensions futures. Des arbres et quelques pelouses animent le cadre général et mettent en valeur l'architecture volontairement sobre et très bien exécutée.

1. Maquette d'ensemble montrant de gauche à droite : le dépôt ; en saillie, sur pilotis, l'aile des bureaux ; enfin, le vaste atelier d'entretien et de réparations. 2. Vue d'ensemble de l'atelier ; on notera le bandeau en aluminium qui caractérise le bâtiment et les sheds orientés au nord. 3. Vue intérieure de l'atelier avec sheds à structure métallique.

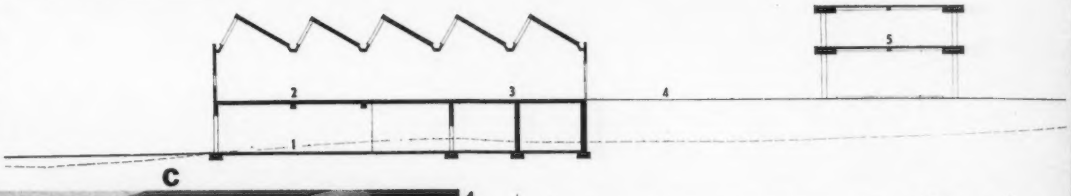


3

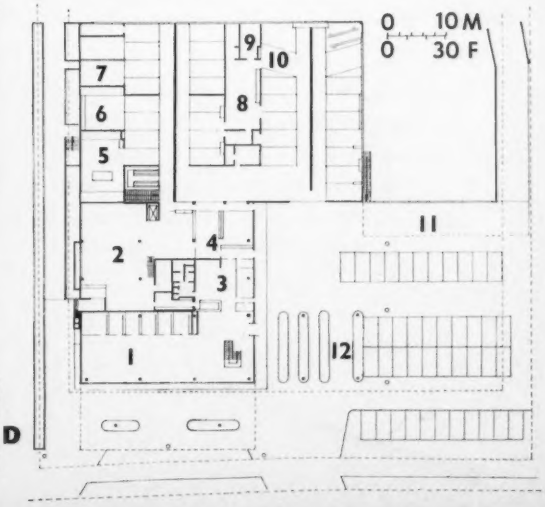




A. Elévation de l'aile des bureaux et coupe sur le dépôt. B. Plan des bureaux (Direction administrative et technique, comptabilité, archives, etc.). C. Coupe transversale sur l'atelier et l'aile des bureaux : 1. Services. 2. Entretien. 3. Réparations (hauteur minima sous plafond : 4 m). 4. Cour de l'atelier. 5. Bureaux. D. Plan de l'atelier : 1. Hall d'exposition. 2. Vente. 3. Bar, téléphone, salle d'attente. 4. Bureau. 5. Carrosserie. 6 et 7. Ateliers (tôlerie, peinture, etc.) 8. Dépannage. 9 et 10. Banc d'essai des moteurs. 11. Contrôle. 12. Elévateurs.



4



Photos Cross.

plus de problème de prix !

FENÊTRES COULISSANTES SV 3

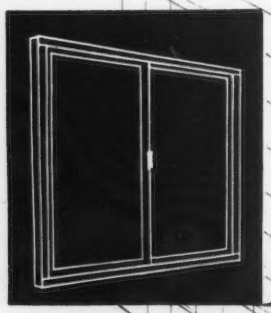
pose facile dans un dormant en acier ou en bois de forme très simple

ne rouille pas - ne joue pas - étanchéité parfaite

simplicité de fonctionnement

suppression des frais d'entretien

aucun encombrement intérieur



STUDAL

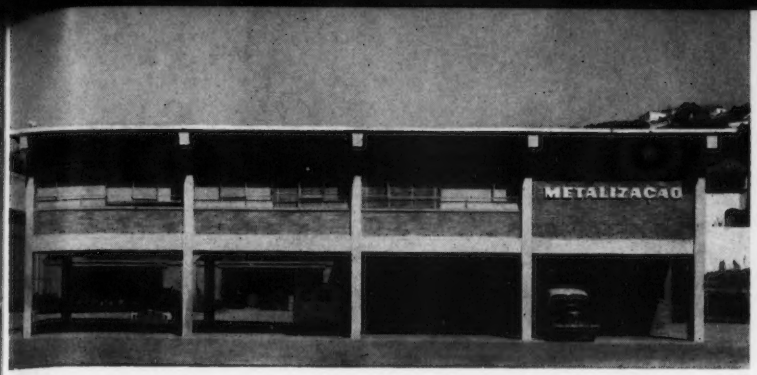
ATELIERS DE CONSTRUCTION PRÉFABRIQUÉE DE MAXÉVILLE-STUDAL

66 Avenue Marceau Paris 8e BALzac 54-40

Fournisseur du Bâtiment

DÉCOUPEZ
et **JOIGNEZ** *tout simplement ce bon à votre en-tête de lettre pour recevoir notre documentation complète sur les fenêtres SV 1*

atlante 55



1 2

DEUX USINES PRÈS DE LISBONNE

ATELIERS DE MÉTALLISATION

ALZINA DE MENEZES et ERICH CORSEPIUS ARCHITECTES

GOULARTT DE MEDEIROS INGÉNIEUR

Le transfert d'ateliers primitivement établis à Sacavem a été décidé en raison de la création d'un important viaduc de l'autoroute actuellement en voie de réalisation. Les nouveaux bâtiments sont situés à 2 km environ des anciens et se construisent peu à peu pour ne pas interrompre l'activité de cette firme.

Le projet d'ensemble prévoit en outre l'agrandissement des bâtiments construits et d'importantes réserves pour bâtiments futurs.

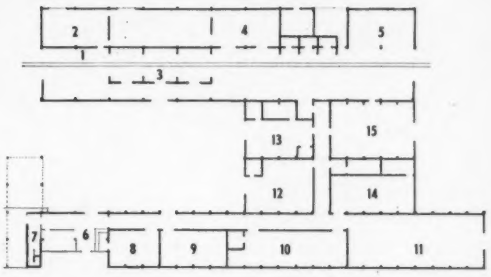
L'ensemble comporte deux zones différenciées, bien que reliées entre elles : l'une correspond à un grand local en forme de nef, où se déroulent les diverses opérations (décapage par jets de sable, galvanoplastie, plastification, anodisation, etc.) ; l'autre, destinée aux travaux de finition, comporte aussi des dépôts. C'est dans cette partie qu'ont été prévus les services administratifs et la réception des matières premières. Près de l'entrée a été aménagée une petite construction destinée aux services du personnel (restaurant, vestiaires, sanitaires, etc.) et les parkings pour voitures et vélomoteurs.

Le bâtiment de liaison abrite essentiellement les services d'expédition. Les chargements et déchargements des grandes pièces ont lieu au moyen d'un convoyeur sur rails communiquant avec les deux tours extérieures placées à chaque extrémité de cette partie de l'édifice.

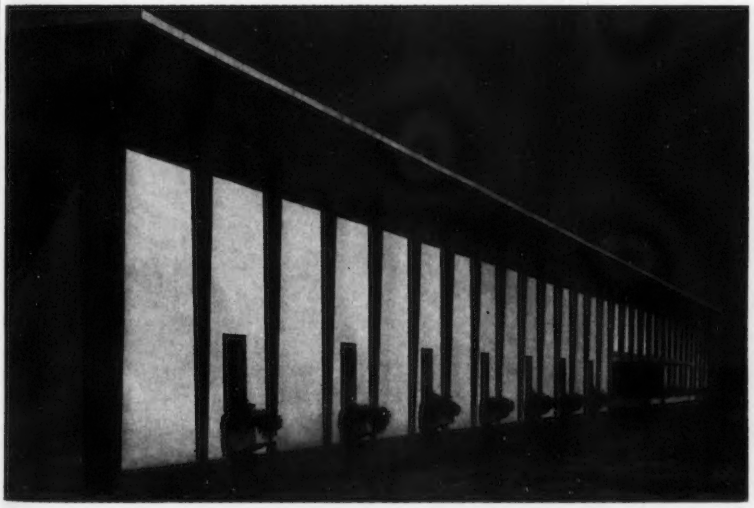
Le principe constructif est celui d'une ossature en béton armé avec remplissages en briques (solution économique) et couverture au moyen de plaques de béton armé, sauf pour le grand hall de production en forme de nef, pour lequel, en raison de la hauteur et de la portée nécessaire, la couverture en béton se révélait difficile à réaliser. Aussi est-elle en plaques de fibrociment reposant sur des chevrons métalliques.

On notera qu'aucune finition ne s'avère nécessaire ; les plaques assurant une étanchéité totale et les précautions prises durant le bétonnage ayant permis de faciliter leur dilatation.

L'ensemble a été construit en cinq mois et demi.



1. Vue de l'entrée principale du bâtiment administratif (en pointillé sur le plan). 2. Vue d'ensemble des ateliers et dépôts.
Plan d'ensemble : 1. Hall de réception. 2. Préparatoin. 3. Déchargement. 4. Compresseurs. 5. Peinture. 6. Hall de distribution, réception. 7. Vestiaires. 8 et 9. Magasins généraux. 10. Polissage. 11. Anodisation. 12. Serrurerie. 13. Plastification. 14. Chromage. 15. Galvanoplastie.



1 2

Photos Prisma

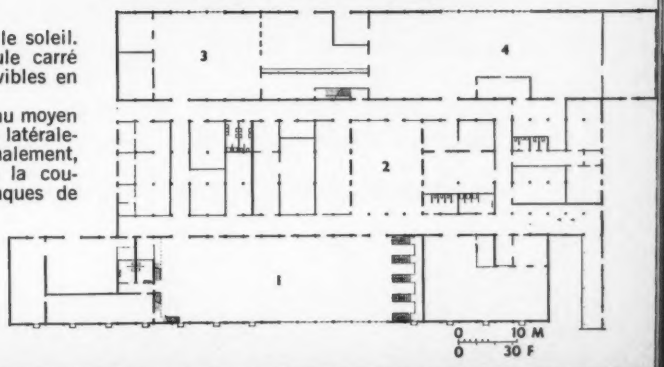
FABRIQUE DE MACHINES A ÉCRIRE

1. Vue du corps de bâtiment principal abritant le grand hall de fabrication. 2. Vue intérieure de ce hall.
Plan du bâtiment principal : 1. Hall de montage. 2. Cour intérieure. 3. Presses. 4. Finition.

Situé à 20 km de Lisbonne, cet ensemble, qui comporte trois bâtiments : bloc administratif, hall de production et service du personnel, est desservi par le chemin de fer et une excellente route, qui vient d'être créée.

Le bloc administratif est réalisé au moyen d'une ossature en béton, avec remplissage en pierre, béton et briques apparentes. Cependant, la façade Sud est traitée différemment ; elle est caractérisée par un auvent en polyester, qui assure la protection contre le soleil. Le bâtiment est établi sur un module carré de 85 cm de côté, avec cloisons amovibles en bois.

Le hall de fabrication, réalisé aussi au moyen d'une ossature en béton, est éclairé latéralement par un vitrage continu et, zénithalement, par des ouvertures aménagées dans la couverture et fermées au moyen de plaques de polyester.



enfin... une vraie peinture de ravalement...

COROLITH

COROLITH nouveauté pour la France, bénéficie d'une expérience de plusieurs années aux U.S.A.

Ses performances apportent aux Professionnels des garanties de haute résistance et de longue durée, impossibles à obtenir avec les peintures traditionnelles silicatées ou émulsionnées.

This Paint contains PLIOLITE GOODYEAR Synthetic Rubber Resin

Les avantages de COROLITH ?

- **Résistance parfaite sous tous climats et en toutes atmosphères corrosives (industrielles, bord de mer, urbaines).**
- **Application directe sans couche d'impression préalable sur tous supports, même sur ciment ou béton frais.**

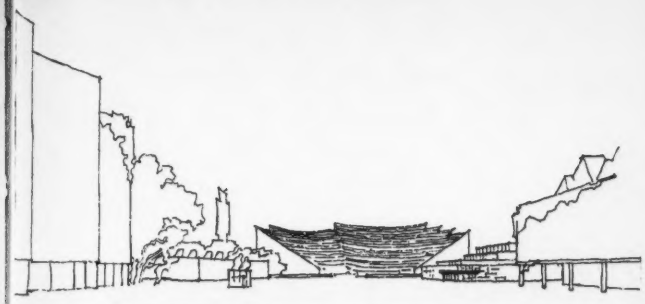
Les références américaines des peintures à base de Pliolite Good Year montrent l'état excellent des grands immeubles et silos après quatre ou cinq ans.

Elles sont aussi celles de COROLITH qui présente en outre celle d'être UNE PRODUCTION DES PEINTURES "CORONA".

VALENCIENNES (Nord) – LA COURNEUVE (Seine)

EXPOSITION INTERNATIONALE A COPENHAGUE (Concours)

DEUXIÈME PRIX : J. J. BARUEL et PAUL NIEPOORT ARCHITECTES



Un concours a été lancé parmi les architectes danois en vue de l'Exposition Internationale qui doit se dérouler à Copenhague dans les années à venir.

Le terrain sur lequel doit se dérouler cette exposition est desservi au Nord par des voies le reliant rapidement au centre de Copenhague, et au Sud par un service régulier de bateaux qui permettra d'atteindre les divers points de l'exposition.

Trois zones ont été déterminées dès l'élaboration du programme :

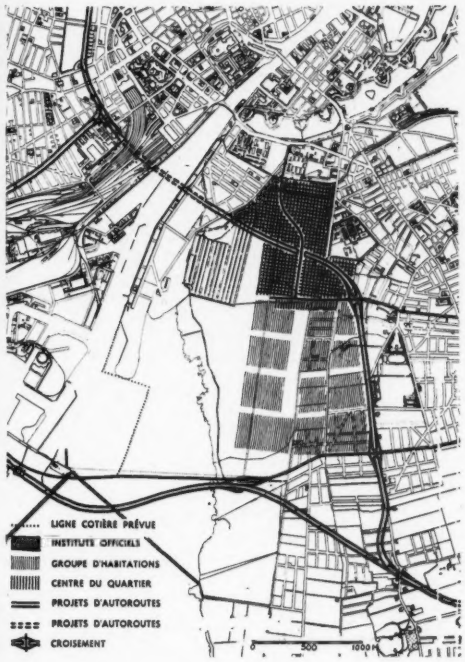
La zone Nord comprendra les installations nationales ;

La zone Sud, les pavillons internationaux ;

Et la zone intermédiaire, les pavillons du commerce et de l'industrie, ainsi que le Centre culturel et scientifique.

On notera qu'il a été demandé l'étude d'un réseau de circulations intérieures, les unes traitées en promenades pour les piétons, les autres pour les voitures, et les troisièmes constituées par une série de canaux artificiels, offrant aux visiteurs la possibilité de circuler sans fatigue d'un point à un autre de l'exposition. Tous les trafics de service devaient, dès l'origine, être déterminés de façon à ne pas interférer avec la circulation des visiteurs.

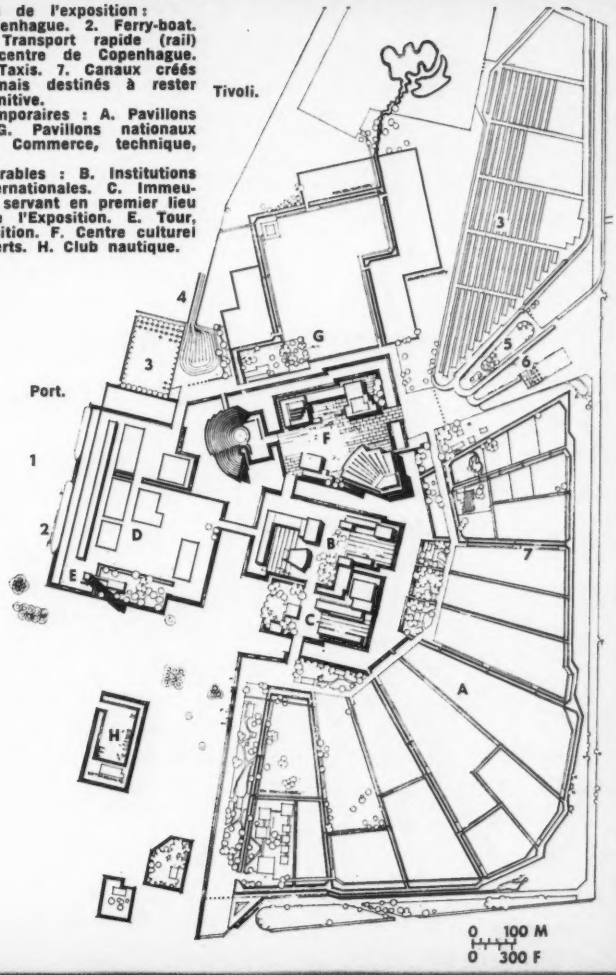
Le programme comportait, en dehors de l'exposition proprement dite, l'aménagement de ce quartier de Copenhague. C'est pourquoi certains bâtiments, comme le centre culturel et la salle de concerts seront traités en « dur ». C'est pourquoi aussi les jardins et canaux seront créés de manière définitive. D'importants travaux de terrassement ont été de ce fait largement étudiés. Le tracé des canaux permettra d'extraire de grands volumes de terre, qui seront utilisés pour remodeler le terrain dans l'ensemble très plat. Les dénivellations ainsi obtenues permettront d'animer le plan général de l'exposition.



B

Ci-dessus : Vue aérienne de la zone destinée à l'exposition et perspective sur la grande place de l'île centrale autour de laquelle se développent la salle de concert et le Centre culturel ; au fond, l'amphithéâtre. B. Plan schématique d'aménagement du quartier après l'exposition.

Plan d'ensemble de l'exposition :
1. Port de Copenhague. 2. Ferry-boat. 3. Parking. 4. Transport rapide (rail) conduisant au centre de Copenhague. 5. Autobus. 6. Taxis. 7. Canaux créés artificiellement mais destinés à rester de manière définitive.
Constructions temporaires : A. Pavillons internationaux. G. Pavillons nationaux (agriculture). D. Commerce, technique, industrie lourde.
Constructions durables : B. Institutions scientifiques internationales. C. Immeubles d'habitation servant en premier lieu au personnel de l'Exposition. E. Tour, signal de l'Exposition. F. Centre culturel et salle de concerts. H. Club nautique.



Les deux font la paire...

RUTILE
ANATASE

Damour

OXYDE DE TITANE RUTILE

NON - FARINANT

résiste aux variations de température, au soleil, à la pluie : c'est le pigment blanc des peintures d'extérieur par excellence.

*

OXYDE DE TITANE ANATASE

réservé aux surfaces intérieures : des teintes fraîches et stables, faciles à étendre sans risque de jaunissement.

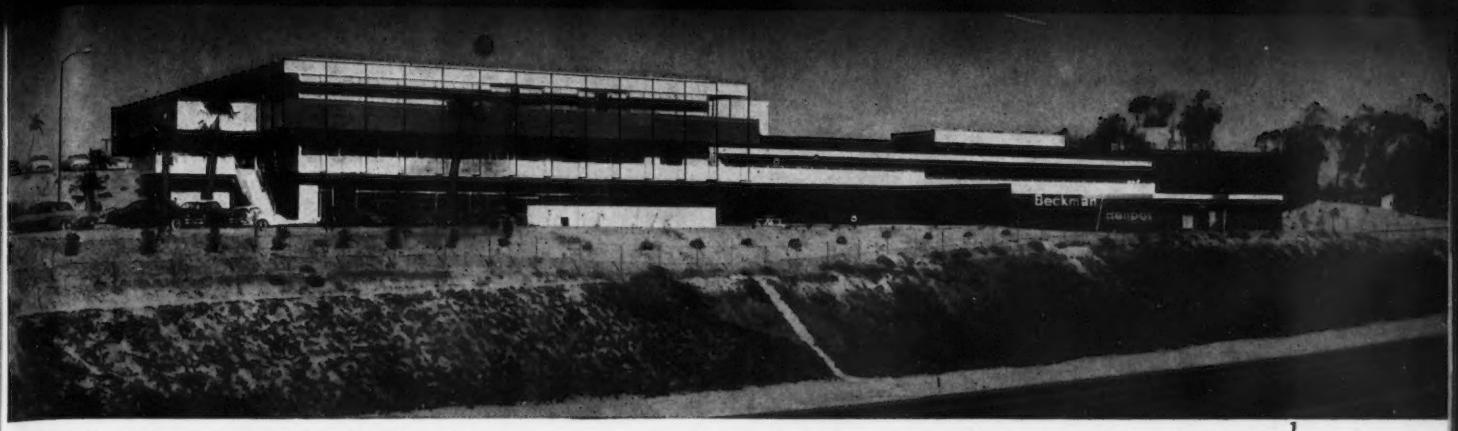
"Les deux font la paire..."
disent les peintres en bâtiment qui apprécient unanimement les qualités respectives de l'oxyde de titane :

RUTILE pour l'extérieur
ANATASE pour l'intérieur

TITAFRANCE

Les Produits du Titane - Fabriques de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse

89 et 91, RUE DU FAUBOURG SAINT-HONORÉ, PARIS 8e - TÉL. : BAL. 94-10



1

LABORATOIRES DE RECHERCHES ET DE PRODUCTION A NEWPORT BEACH, CALIFORNIE

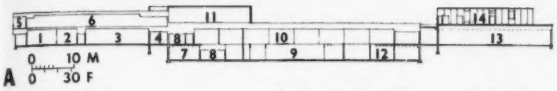
PEREIRA ET LUCKMAN ARCHITECTES ET INGÉNIEURS

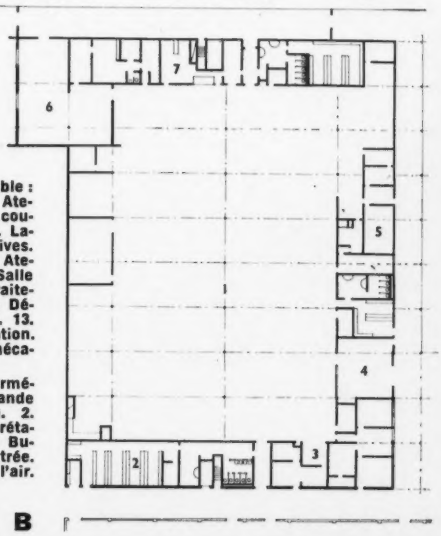
FRED LANG ARCHITECTE PAYSAGISTE

Deux considérations primordiales ont guidé les architectes dans le choix du parti : l'une, de réserver la surface nécessaire à des extensions futures et à des parkings, l'autre, de recherches les meilleures conditions hygrométriques et de « dust control » exigées pour les laboratoires.

Le terrain couvre en totalité 56.650 m² et les trois bâtiments représentent une surface de 15.000 m² : l'un est destiné aux laboratoires, l'autre abrite la grande salle de conférence, le troisième comporte magasins et réserves.

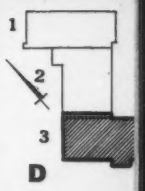
Celle réalisation a valu aux auteurs une mention de l'Institut américain des architectes. Par les contrastes de couleurs, le choix des matériaux, l'aménagement de patios et de terrasses, elle s'intègre heureusement au paysage et répond à toutes les nécessités techniques requises.





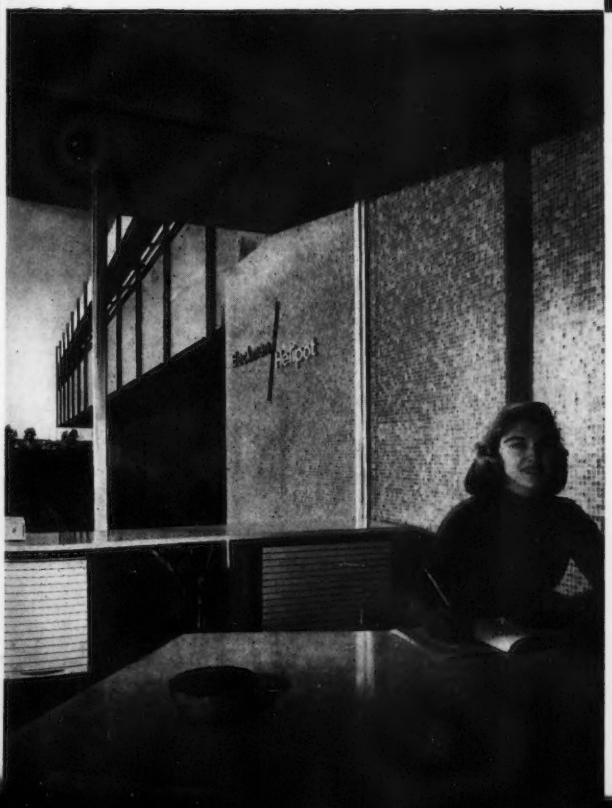
A. Coupe d'ensemble : 1. Dépôt. 2 et 3. Ateliers. 4. Passage couvert. 5. Bureau. 6. Laboratoire. 7. Archives. 8. Sanitaires. 9. Atelier (métal). 10. Salle de réunion. 11. Traitement de l'air. 12. Dépôt produits finis. 13. Hall de fabrication. 14. Installations mécaniques.

B. Bâtiment intermédiaire : 1. Grande salle de réunion. 2. Vestiaires. 3. Secrétariat. 4. Attente. 5. Bureau. 6. Hall d'entrée. 7. Traitement de l'air.



2

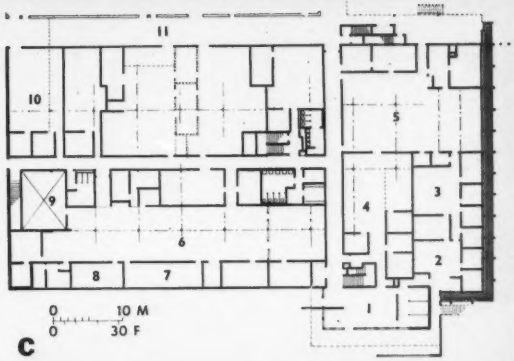
4



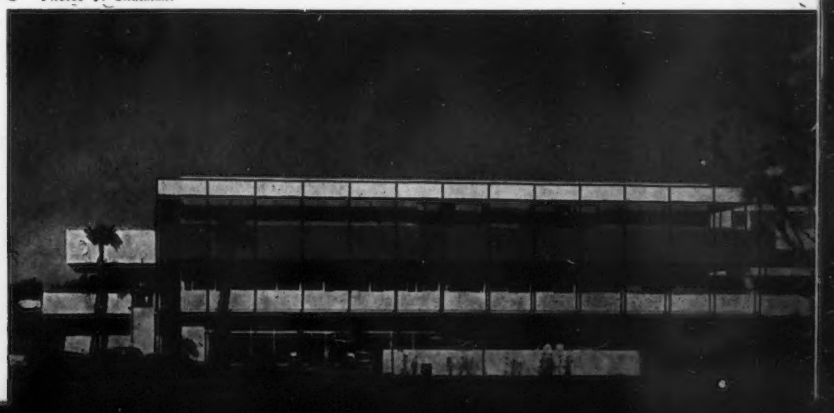
1. Vue d'ensemble prise de la côte. 2 et 3. Le bâtiment des laboratoires devant lequel se développe la terrasse réservée au personnel. 4. Détail d'un bureau près de l'entrée principale.

C. Laboratoires : 1. Hall d'entrée. 2. Réception. 3 et 4. Bureaux collectifs. 5. Contrôle de la production. 6. Laboratoires (études et tests). 7. Réserves. 8. Instruments. 9. Chambre froide. 10. Appareillage de précision. 11. Passage couvert.

D. Plan-masse : 1. Atelier (production). 2. Bâtiment intermédiaire abritant essentiellement la grande salle de réunion. 3. Bloc des laboratoires.



3 *Photos J. Shulman.*



UN PROGRÈS ATTENDU DEPUIS LONGTEMPS...

L'ISOBLOC R. G. E.

PAVÉ A DOUBLE PAROI EN VERRE TREMPÉ

SYSTÈME BREVETÉ

SUPPRIME : l'effet d'éblouissement des couvertures en béton translucide.

AUGMENTE : l'isolation phonique et l'isolation thermique.

Ets P. DINDELEUX

S. A. R. L. CAPITAL : 504.000 NF

7, Rue LACUÉE, PARIS-XIIe
DID. 24-86

RÉFÉRENCES SUR DEMANDE

Nous faisons suivre le compte rendu de chaque ouvrage d'un certain nombre d' « étoiles » (de une à cinq) suivant l'intérêt du sujet, sur les bases indiquées ci-dessous :

- ***** : **Ouvrage fondamental par le sujet et la qualité de l'édition.**
- **** : **Très bon ouvrage, sujets inédits ou peu traités, bonne présentation.**
- *** : **Bon ouvrage, bien présenté, documentation utile.**
- ** : **Ouvrage d'intérêt et de qualité moyens, questions spéciales.**
- * : **Ouvrage d'information complémentaire.**

D'une façon générale, les ouvrages techniques ne se verront pas décerner d'étoiles.

URBANISME

THE FUTURE METROPOLIS, par Lloyd Rodwin. Editions Georges Braziller, 215 Park Avenue South, New York 3, N.Y. Format 14,5 × 21,5. 253 pages. Reliure toile sous jaquette (**).

« Bien que la création de villes date d'il y a cinq mille ans, la métropole est un phénomène nouveau dont l'apparition remonte seulement à un siècle environ. Son échelle la différencie de tout autre groupement urbain antérieur. L'ancienne Rome avec son million d'habitants était en relation directe avec la campagne environnante. On pouvait facilement aller d'un quartier dans un autre ou du centre de la ville dans la zone rurale. Dans une métropole c'est presque impossible, même en voiture il faut des heures pour aller du centre à la périphérie. Ainsi la ville s'est-elle accrue jusqu'à devenir un vaste organisme dont l'échelle transcende de loin le contrôle individuel. »

Comment le développement des métropoles peut-il être surveillé pour faciliter les phases de transition et éviter des conséquences désastreuses ? Quelles sont les valeurs inhérentes à la vie métropolitaine et comment peuvent-elles être rehaussées ? Si la métropole paraît inévitable dans le développement historique actuel, quelle forme pourrait-elle prendre et quelles facilités devrait-elle offrir pour donner aux hommes le maximum de bien-être dans cette nouvelle façon de vivre ? Quelles sont les possibilités d'action et quelles sont les mesures, actuellement et dans l'avenir, que permet l'accroissement de notre compréhension et des moyens techniques, économiques et administratifs actuels ?

La Métropole future apporte à ces questions les réponses d'autorités compétentes. Cet ouvrage est en effet constitué par des exposés faits sur différents sujets par un certain nombre de professeurs d'université spécialistes des questions d'urbanisme et de sociologie. Leurs discussions portent sur les possibilités de la forme urbaine de la métropole, les contraintes et les possibilités économiques, politiques, sociales, techniques qui la déterminent et tentent de définir sa signification suivant qu'il s'agit de pays à l'économie moderne ou de pays sous-développés. Ils étudient l'histoire de l'urbanisme, la planification contemporaine et les aspirations prévisibles pour l'avenir.

PRECIS DE GEOGRAPHIE URBAINE, par Pierre George. Editions des Presses Universitaires de France, 108, boulevard Saint-Germain, Paris. Format 13,5 × 18. 279 pages. Broché. Prix : 18 NF (**).

Du même auteur paraissait en 1952 un ouvrage consacré à « La Ville ». Il comportait principalement des études monographiques. L'objet du nouveau volume, tel que le définit son auteur, est de « fournir aux géographes, aux sociologues, aux urbanistes, et d'une manière générale, à tous ceux qui s'intéressent aux formes et aux conditions de vie des hommes en groupes, une position des questions essentielles et une orientation de recherche ».

Les types de villes sont nombreux de par le monde et à cette variété urbaine « il convient d'appliquer méthodiquement des procédures d'analyse caractérisées chacune par la prise en considération d'un des aspects fondamentaux du fait et du développement urbains ».

Ouvrage didactique qui présente les faits, plus qu'il ne propose des solutions.

Au sommaire : Première partie. La formation du cadre urbain : L'apport des données statistiques générales. Origine et genèse des villes. Villes et conditions naturelles. La forme, l'aspect, le développement. Structure des villes des pays d'économie sous-développée. *Deuxième partie. Les activités urbaines :* La population urbaine ; le travail urbain ; aspects de la vie sociale urbaine ; la ville et la région, les réseaux urbains.

ARCHITECTURE

MONOGRAPHIES

THE WORK OF G. RIETVELD, ARCHITECT, par Theodore M. Brown. Editions A.W. Bruna et Zoon, Utrecht (Pays-Bas). Texte anglais. Format 19 × 26. 198 pages illustrées. Reliure toile sous jaquette (*****).

Né en 1888, Gerrit Thomas Rietveld travailla tout d'abord avec son père, ébéniste. Il fut ensuite employé par un joaillier. C'est grâce à des cours du soir, à une tenace persévérance et à un goût violent de l'art et de la chose construite qu'il devint l'un des architectes qui ont compté dans l'histoire de l'architecture moderne.

C'est en 1918 qu'il rencontra T. van Doesburg, J.J. P. Oud, J. Wils et quelques autres et en 1919, l'année même où il ouvrit à Utrecht l'agence d'architecture où il travaille toujours, qu'il fit partie du mouvement De Stijl.

Il fut, en 1928, l'un des fondateurs des C.I.A.M. L'intelligent ouvrage qui lui est consacré le replace dans le mouvement architectural des années 20 puis des années 30, montrant ainsi historiquement une figure de l'architecture moderne peut-être trop oubliée.

Rietveld s'est initié à l'architecture en créant des meubles, souvent révolutionnaires pour l'époque, chaises, tables, buffets.

Il se situe parmi les Berlage, Mackintosh, Otto Wagner, Peter Behrens, Hans Poelzig, Adolf Loos qui, réagissant chacun à sa manière contre la superficialité du XIXe siècle n'en avaient pas moins en commun un souci de rationalisme, de simplification de la forme et d'une honnête utilisation des matériaux. Mais, après la création de nombreux éléments d'équipement, dont certains dans le cadre du Bauhaus, c'est sans doute par la construction de la Maison Schröder que Rietveld attira, en 1924, l'attention sur lui. Construite sur un terrain étroit et dans une ambiance sans grand attrait, elle reste aujourd'hui l'un des classiques de l'architecture moderne. Il a depuis réalisé de nombreuses constructions : habitations individuelles et collectives, pavillons d'exposition, usines, etc.

L'ouvrage rend compte de ses diverses activités et présente chronologiquement une documentation critique d'un indiscutable intérêt. Il constitue l'une des monographies de base consacrées aux grands maîtres de l'architecture contemporaine.

FRANK LLOYD WRIGHT. Su vida y su obra par Aylesa Forsee. Editions Victor Leru Cangallo 2233, Buenos Aires. Format 16 × 23. 224 pages. Broché (**).

La traduction en espagnol de l'ouvrage *Frank Lloyd Wright, Rebel in Concrete* paru aux Editions Macrae Smith de Philadelphie, vient de nous parvenir.

La vie romanesque de Wright ne pouvait qu'inspirer la matière d'un ouvrage vivant et romantique, romantique comme le fut son architecture. Toujours fidèle à lui-même, Wright fut l'un des grands individualistes de notre temps de collectivisation. Il sut aussi dans son œuvre d'architecte faire passer toujours au premier plan le sens de l'humain et la leçon qu'il nous a laissée comptera parmi les plus importantes de l'architecture contemporaine.

Le présent ouvrage aura sans doute un grand succès dans tous les pays de langue espagnole. Il est écrit dans un style direct et passionné comme un roman, le roman de la vie exceptionnelle d'un homme et d'un architecte au destin hors série.

Les photographies des principales de ses œuvres illustrent l'ouvrage. On regrettera la qualité médiocre de l'édition, défaut hélas commun à presque toute l'Amérique latine.

THE NEW ARCHITECTURE OF EUROPE, par G.E. Kidder Smith. Editions Meridian Books. The World Publishing Company, 119 West 57 Street, New York 19, N.Y. Format 11,5 × 20, 361 pages illustrées. Broché. Prix : 1,95 dollar (****).

L'auteur de ce guide, destiné principalement aux architectes américains qui voyagent en Europe, est lui-même un architecte spécialisé dans le reportage architectural. Il avait déjà consacré des albums monographiques au Brésil, à l'Italie, à la Suède et à la Suisse.

Il nous donne aujourd'hui un guide fort bien fait dans lequel il s'est efforcé de sélectionner, pour chaque pays, ce qui lui paraissait compter le plus du point de vue de l'architecture moderne. Il a pourtant inclus « quelques bâtiments qu'il n'admire pas personnellement... mais qui sont des exemples frappants de certaines tendances marquées ». Il a voulu rassembler ce qui s'est fait de mieux en Europe depuis la guerre en matière d'architecture. L'entreprise est sympathique, la présentation vivante. C'est un ouvrage qui, malgré ses dimensions restreintes et le manque de plans et de dessins que déplore l'auteur lui-même, ne manquera pas de rendre service aux voyageurs soucieux de voir ce qui se construit actuellement en Europe.

Les commentaires qui accompagnent cette présentation sont souvent très intéressants ; nous n'en relèverons que quelques-uns concernant la France et qui nous paraissent particulièrement significatifs :

« La France est le pays le plus conservateur de l'Europe Occidentale, en ce qui concerne l'architecture moderne, à laquelle elle a apporté à peu près la même contribution que le Portugal. » (Extrait de l'*Architectural Review*, mars 1957.) Une des raisons de cet état de choses est sans doute « l'influence quasi catastrophique des architectes de l'ancienne génération », les grands maîtres, qui apparemment contrôlent le goût du public et le perpétuent dans tous les bâtiments publics. Jusqu'à maintenant enfin, les jeunes ont rarement eu la chance de s'exprimer. Dans l'enseignement, ce sont aussi les anciens qui dirigent et en ce qui concerne l'éducation architecturale, très puissamment.

« La France a absolument besoin, et très rapidement, d'au moins une demi-douzaine de grandes écoles architecturales indépendantes réparties à travers le pays... Elle a besoin de cadres jeunes et brillants de formation diverse.

« La moyenne architecturale française, en dépit de récentes améliorations et de quelques décentralisations, est encore non seulement rigide et nulle, mais n'offre pas de choix réel.

Et, à propos d'urbanisme : « L'expérience prouve qu'en France, un très bon architecte peut se tromper en tant qu'urbaniste. »

« Le premier Salon d'Architecture, qui s'est tenu au Grand-Palais en janvier 1961, éclairait la pensée française à ce propos. La proposition d'un Paris parallèle, d'une nouvelle ville séparée de la capitale par une ceinture verte, s'oppose au plan conservateur du gouvernement pour maintenir et réorganiser, mais non étendre, la cité. Espérons que le plan hardi et en même temps beaucoup plus sensible triomphera et que sa leçon ne sera pas perdue pour les autres villes d'Europe et d'Amérique. »

Sur 22 réalisations présentées pour la France, on compte cinq œuvres de Le Corbusier : le pavillon brésilien à la Cité Universitaire de Paris (avec Lucio Costa), Notre-Dame du Haut à Ronchamp, le couvent de la Tourette, l'unité d'habitation de Marseille, l'unité d'habitation de Nantes-Rézé. Les autres bâtiments analysés sont : le siège de l'UNESCO (Breuer, Nervi et Zehrfuss), le Centre National des Industries et des Techniques (Camelot, de Mailly et Zehrfuss), le siège de Saint-Gobain à Neuilly (Aubert et Bonin), l'ensemble d'habitations de Marly-les-Grandes-Terres (Lods et Honneger, Beuffé associé), les cités de de l'Abreuvoir et des Courtilières à Bobigny-Pantin (Aillaud), Sainte-Agnès à Fontaines-les-Grès (Marot), Saint-Rémy à Baccarat (Kazis), l'église du Sacré-Cœur à Audincourt (Novarina), le pavillon Spa à Evian (Prouvé, Novarina et Ketoff), la Faculté de Médecine et de Pharmacie de Marseille (Egger), la chapelle du Rosaire à Vence (Matisse), l'église Saint-Joseph au Havre (Perret), l'hôpital de Saint-Lô (Nelson, Gilbert, Mersier et Sebillotte), le marché couvert de Royan (Simon, Morisseau, Sarger), l'église Notre-Dame à Royan (Gillet, Laffaille et Sarger), le complexe industriel et d'habitations de Lacq (Coulon, Maneval, Douillet, J. de Brauer), la basilique Saint-Pie X à Lourdes (Vago, architecte en chef).

AMERICAN BUILDING ART. THE 20th CENTURY, par Carl W. Condit. Editions Oxford University Press, 417 Fifth Avenue, New York. Format 19 × 25. 426 pages. Reliure toile sous jaquette. Prix : 15 dollars (***).

Carl W. Condit, professeur à la Northwestern University, avait consacré au même sujet un premier volume mais traitant du XIXe siècle.

Il rappelle ici comment les architectes et ingénieurs américains ont utilisé les profonds changements survenus dans la technologie et dans la société américaine pour produire des structures de grande signification.

De même que la construction du XIXe siècle partit des exigences des chemins de fer, beaucoup de bâtiments du XXe siècle seraient impensables sans l'automobile. C'est ce que reflètent les très beaux ponts suspendus dont s'enorgueillit l'art de bâtir américain et que l'auteur analyse en détail (Golden Gate et San Francisco Bay Bridges, George Washington Bridge, Mackinoc Strait Bridge, etc.). C'est aussi ce que montre l'énorme demande de développement du réseau routier avec toutes ses implications.

L'auteur analyse également beaucoup d'autres aspects de la construction de notre siècle. Il reprend la discussion commencée dans le précédent volume de certaines grandes gares de chemins de fer, particulièrement Pennsylvania et Grand Central à New York. Il traite de l'énorme développement de la construction hydro-électrique, particulièrement de structures monumentales telles que les barrages de Hoover et Grand Coulee et examine le système d'irrigation et le contrôle hydro-électrique mis au point par la Tennessee Valley Authority. Les progrès spectaculaires du béton armé sont également analysés, en particulier dans la dernière réalisation de Frank Lloyd Wright, le Musée Guggenheim à New York.

Au sommaire : Ossatures métalliques ; complexe structural : les gares terminus métropolitaines ; fermes métalliques et poutres de pont ; arches de pont métalliques ; ponts suspendus ; bâtiments en béton armé ; ponts en béton ; barrages en béton et contrôle des voies d'eau ; voies de circulation métropolitaines ; une évaluation architecturale.

PLANEN UND BAUEN IM NEUEN DEUTSCHLAND. Editions Westdeutscher Verlag, Cologne et Opladen, pour le Bund Deutscher Architekten (Union des Architectes Allemands), par Alois Giefer, Franz Sales Meyer, Joachim Beinlich. Format 25 × 32. 648 pages. Reliure toile sous jaquette. Prix : 96 D.M. (*****).

Otto Bartning, avant sa mort, avait jeté les bases d'un important ouvrage consacré aux réalisations architecturales allemandes depuis la guerre, et qui vient de paraître avec une introduction du Président Theodor Heuss, et sous les auspices de l'Association des Architectes Allemands.

Les principales zones d'activité sont traitées séparément avec une introduction suivie d'un certain nombre d'exemples illustrés : enseignement, industrie, commerce, spectacles, etc.

Les bâtiments gouvernementaux réalisés immédiatement après la dernière guerre, dans une période encore transitoire, gardent la trace de l'architecture en vigueur sous le Troisième Reich, et sont bien peu convaincants.

Il faut reconnaître qu'avec le temps une évolution s'est effectuée, et l'architecture allemande a pris sa place dans le mouvement architectural contemporain.

Dans certains domaines, tel celui des salles de concert et de théâtre, seule l'Allemagne a réalisé en Europe des constructions à aussi grande échelle, au sein même de villes parfois relativement peu importantes.

L'urbanisme, par contre, laisse à désirer, et l'habitat, qu'il soit collectif ou individuel, ne présente pas de réussite majeure. Par contre, les bâtiments de bureaux sont souvent d'une grande qualité. Quelques usines sont également de bons exemples dans ce secteur de l'architecture.

On remarquera également l'apport important de l'architecture allemande dans la construction d'édifices du culte. Certaines écoles sont intéressantes.

L'ensemble constitue une sérieuse et importante monographie, intelligemment présentée.

Damour

anti-résonnantes

incassables

faciles à poser

Ses nombreux coloris élégants permettent les combinaisons les plus décoratives, variées à l'infini.

La Dalle semi-flexible ***MUNIFLEX*** *se fait en 1,2 mm - 1,5 mm - 2 mm - 2,5 mm, toutes épaisseurs agréées par le C.S.T.B.*

La Dalle MUNIFLEX se distingue par une flexibilité particulièrement étudiée.

Cette structure lui confère des propriétés nouvelles anti-résonnantes très appréciables.

La Dalle MUNIFLEX

Améliore le confort des habitations en amortissant sensiblement les bruits d'impact et d'ambiance.

Est normalement incassable, tant au cours des manipulations sur chantier qu'après pose.

Est résistante : aux rayures, à l'usure, aux graisses, acides et détergents, (cuisines). Elle est anti-glissante et d'entretien facile.

De surface mate, peut être cirée.

BON à découper et à adresser à MUNIVYLE BOURG-LES-VALENCE (Drôme)

Veuillez m'envoyer documentation **2 M** et échantillons sur :

a) les Dalles semi-flexibles MUNIFLEX *

b) le revêtement de sol FLEXIVAL *

et l'adresse de spécialistes-poseurs de ma région

Nom .....

Adresse .....

.....

* *Rayer la mention inutile*

Munivyle

MANUFACTURE GÉNÉRALE DE MUNIVYLE - BOURG-LÈS-VALENCE (DRÔME) - TÉL. 37-61 VALENCE

FAMILLE ET HABITATION, par P. Chombart de Lauwe. Edité par le Centre National de la Recherche Scientifique, 15, quai Anatole-France, Paris-7e. Format 18,5 × 23,5, 364 pages illustrées, reliure toile sous jaquette. Prix : 24 NF.

Nous avions rendu compte dans notre n° 87 (page 107) du premier tome d'un ouvrage : *Famille et habitation*, que M. Chombart de Lauwe réalisa sous l'égide du Centre National de la Recherche Scientifique.

Le deuxième volume est consacré à l'observation expérimentale des différences de comportement des catégories socio-professionnelles, dans le cadre des nouvelles cités d'habitation.

Le problème fondamental, du point de vue sociologique qui intéresse les auteurs, est d'abord d'envisager les nouveaux groupes d'habitation comme des unités de vie sociale dans lesquelles les structures devraient apparaître et se développer en fonction de certaines hypothèses soigneusement étudiées d'avance. Les auteurs ont cherché à comprendre les besoins et les aspirations des habitants et comment la vie sociale de toute une cité peut s'exprimer dans des structures nouvelles. Or, soulignent-ils, « les organisations qui sont créées dans ces structures le sont sans que les besoins fondamentaux soient suffisamment connus ».

Trois groupes d'habitations ont été analysés..

— *La Maison Radieuse* de Le Corbusier à Nantes-Rézé, choisie comme exemple de cité ayant la dimension d'un grand village et prévue pour faciliter à la fois les rapprochements possibles entre les ménages et une indépendance complète pour ceux qui désirent garder leur liberté. L'équipement collectif et les possibilités de vie sociale ont été pris en considération.

— *La cité de la Plaine à Petit-Clamart*, près de Paris, construite par un groupe d'architectes, sous la direction de Robert Auzelle, est conçue au contraire comme un ensemble de petits immeubles et de pavillons accolés.

— *La cité de la Benauge à Bordeaux*, constitue, elle, un ensemble de bâtiments groupés autour d'un centre culturel important, considéré comme un des éléments essentiels de cette expérience.

L'enquête a été menée auprès de 135 ménages, sélectionnés en 15 ménages d'ouvriers, 15 d'employés, 15 d'intermédiaires, pour chacune des trois cités. L'étude du degré d'encombrement des logements a donné des conditions de peuplement nettement meilleures à la Maison Radieuse (75 % en peuplement normal) ; conditions de peuplement défectueuses à la cité de la Plaine (63 % des logements en surpeuplement critique ou temporairement admissible) ; la cité de la Benauge se trouvant en position intermédiaire avec un peu plus de la moitié des cas en peuplement normal.

Il est apparu en outre que plus la situation d'ensemble d'une cité est mauvaise, plus ce sont les ouvriers qui sont touchés.

En ce qui concerne le nombre de pièces des logements, étant donné le caractère et le groupement des cités nouvelles, il apparaît très important de réaliser le maximum de 4 pièces et plus, pour reprendre l'expression d'un architecte, « le quatre pièces est l'appartement statistique qui convient au plus grand nombre ».

On aboutit vite, avec des logements de 3 pièces et moins, à un surpeuplement de l'ensemble de la cité.

Un élément important est apparu aux enquêteurs : « les nouveaux groupes d'habitation qui devraient, en principe, permettre de loger décemment les catégories les moins favorisées ont été détournés de leur but au moment où a eu lieu l'enquête ».

Celle-ci a également permis de préciser l'attitude des habitants vis-à-vis de leur nouveau logement. Des compléments aux installations initiales, tels que volets et espaces de rangement, sont demandés. En outre, les ménages aimeraient avoir une certaine latitude pour donner aux logements une tonalité personnelle. L'ouvrage fait état de 7 % de ménages seulement ayant laissé leur logement tel qu'ils l'ont reçu.

Les auteurs soulignent que bien souvent, étant donné le système de contrainte des organismes publics et du législateur, l'architecte ne peut pas toujours répondre comme il le désirerait aux besoins des usagers, et soulignent que c'est dans ce domaine que les sociologues peuvent le mieux intervenir.

Mais les problèmes intérieurs d'aménagement préoccupent moins les familles que l'absence d'équipement collectif. « Répondons ici encore que le principal obstacle au développement d'une vie sociale équilibrée dans les cités tient au fait que les services publics n'ont pas prévu assez tôt d'intégrer des équipements collectifs très complets dans le plan de construction. La plupart des difficultés que nous avons rencontrées sont liées plus ou moins directement à ce problème. »

Tous les architectes seront d'accord pour regretter avec les sociologues que les grands ensembles restent trop souvent de petits ensembles, qui ne sont jamais pensés assez grands et jamais réalisés avec les équipements indispensables à une vie collective normale. Pour que les groupes créés par ces nouvelles cités puissent se développer harmonieusement, les sociologues insistent en outre pour que la plus grande marge possible de liberté soit laissée aux habitants. Ils soulignent très justement que par exemple, l'organisation d'une maison de jeunes ou d'un centre culturel peut être « parfaitement adaptée à la structure spontanée des groupes de jeunes, mais elle peut aussi n'être que l'expression des rêveries « d'un penseur en chambre » et n'être jamais fréquentée par ceux auxquels elle est destinée parce que leurs aspirations vont ailleurs ». Cette question des équipements est essentielle. La plupart du temps, les jeunes ne trouvent aucun emplacement ni aucune installation pour leurs jeux et « d'une façon générale, les parents contestent l'importance de la surface couverte par les pelouses interdites en regard des espaces réservés aux ébats de leur progéniture ».

Le surpeuplement des écoles avec des effectifs de 50 à 60 enfants, est une fois de plus dénoncé.

En annexe, figure une étude plus particulièrement détaillée de la cité de la Benauge. Très symptomatique de la nécessité d'une organisation des loisirs pour les jeunes a été la réaction rencontrée dans cette cité lorsque le foyer de jeunesse auquel on reproche pourtant un aspect grandiose et une mauvaise adaptation à sa fonction, demeura fermé au public. L'émotion provoquée par cette indisponibilité provisoire des locaux « témoigne à quel point ce lieu de rencontre social et culturel répond à un besoin profond et doit être le prolongement nécessaire des groupes d'habitation collective ». On a reproché au même ensemble que la création de 600 logements n'ait été accompagnée d'aucun équipement commercial concerté et en outre les modalités d'attribution. « Ce qui frappe tout d'abord dans les modalités d'attribution des logements de la Benauge, c'est la forte proportion d'agents des services publics : de nombreux fonctionnaires à qui des conditions défectueuses de logement donnaient un droit d'attribution, se sont en effet ajoutés au pourcentage de ceux qui pouvaient d'office prétendre à être logés pour « mutation dans l'intérêt du service ». C'est ainsi que l'ensemble des agents des collectivités locales ou départementales et ceux des entreprises nationalisées ou services publics représentaient, au 1er avril 1956, *plus de la moitié des locataires de la cité*, laissant donc peu de place aux salariés du secteur privé (ouvriers, employés ou cadres) et aux travailleurs indépendants. »

« Une autre constatation à retenir du dépouillement des fichiers de locataires d'après la date d'arrivée dans les lieux est le nombre relativement élevé de déménagements, soit par échanges d'appartements à l'intérieur de la cité, soit par départs de locataires. Est-ce un signe révélateur de désaffection à l'égard de ces habitations ou au contraire de fluidité résidentielle à encourager ? Une étude des motifs de départ ou de mutation serait nécessaire pour y répondre. »

Les conclusions de l'ouvrage rejoignent pratiquement ce que nous n'avons jamais cessé de réclamer : des équipements sociaux, sanitaires, sportifs, scolaires doivent être réalisés partout d'urgence, ainsi que des équipements culturels. Cela ne dépend malheureusement pas des architectes, mais de l'Etat. Des crédits doivent être prévus pour ces équipements dès le départ, et leur être réservés jusqu'à la réalisation. Les rapports résidence-travail devraient être tels que le transport aller et retour n'excède pas une heure. C'est un facteur essentiel pour la vie des habitants, mais qui ne peut être pratiquement réalisé que dans le cadre de plans d'aménagement prévoyant une urbanisation totale et non par la construction n'importe où et n'importe comment, de paquets de logements pour parer au plus pressé. Il en est de même de l'intégration de chaque groupe d'habitation dans la ville. Comme le disent fort justement les auteurs, « nous posons ici le problème de la dimension des unités de voisinage et de la conception même de la ville dans une civilisation nouvelle qui s'élabore ».

Des éléments d'équipement sont également demandés de façon impérative : l'insonorisation des logements apparaît comme un impératif absolu. Les techniques actuelles du bâtiment permettent d'y répondre. Encore faut-il que des crédits soient attribués pour résoudre ce problème. « Les normes de surface et d'occupation devraient être révisées en fonction des observations effectuées et des recherches de ces dernières années. » Les architectes en sont parfaitement conscients et n'ont appliqué certaines normes que contraints et forcés par l'administration.

D'un point de vue strictement sociologique, retenons deux souhaits : d'une part que la composition de la population par âge soit étudiée en fonction des rapports sociaux entre générations et de l'équilibre des relations sociales dans la vie quotidienne. D'autre part, que le dosage des catégories sociales, professionnelles, soit étudié pour éviter des oppositions entre classes sociales, les rapprochements n'étant possibles que si les équipements collectifs nécessaires sont réalisés.

Ces souhaits débordent totalement le domaine de l'architecte, mais sont évidemment importants à mener à bien.

Il faudrait en fait citer les trois quarts de l'ouvrage pour éclairer architectes et pouvoirs publics sur les besoins profonds de la population. (Notons qu'il ressort de cette enquête un avantage très net en faveur de la cité Radieuse de Le Corbusier, à presque tous les points de vue envisagés.)

On ne saurait trop insister sur l'importance des études entreprises dans le domaine de l'habitat par les équipes de chercheurs. On souhaiterait qu'une très grande diffusion soit donnée à leurs conclusions, et que les pouvoirs publics, administratifs et les collectivités puissent en tenir compte dans une très large mesure.

ARCHITECTURE

THEORIE

INNEN UND AUSSEN. Die Frage nach der Integration der Künste und der Weg der Architektur (Le problème de l'intégration des arts et le cheminement de l'architecture), par le Dr Ir. Pieter Dijkema. Editions G. Van Saane, « Lectura Architectonica », Zeverijnstraat 4, Hilversum, Pays-Bas. Format 23 × 26, 243 pages illustrées, reliure toile sous jaquette couleurs. Prix : Hfl. 45, DM 50, £ 4,10, $ 12 (**).

Une thèse de doctorat, présentée par un architecte hollandais, et écrite en allemand, fait l'objet du présent ouvrage. C'est un essai philosophique tendant à cerner les tentatives successives faites par l'homme à travers les âges pour arriver à une synthèse entre l'espace intérieur et ce qui est extérieur à son abri, pour arriver à ce que cet ensemble ne forme plus qu'un seul concept spatial. Les transitions sont diverses, pour passer de l'un à l'autre, soit par une liaison directe avec la nature, soit artificiellement. Au dernier stade, on en arrive au plan urbain, qui doit permettre la réalisation d'une spatialité continue par le nuancement des espaces et qui doit englober en un seul concept la maison de l'homme et ce qui lui est extérieur.

L'auteur développe également la nécessité absolue d'une intégration des arts dans l'architecture. « Un accord des arts doit être plus qu'une intégration de matériaux différents, de techniques distinctes et d'expressions multiples ; plus aussi que l'attribution d'une place évidente. La question de l'intégration des arts semble prendre sa source dans une question plus profonde... il s'agit d'avoir le courage de nous demander si l'architecture tente encore de nos jours d'atteindre un juste milieu entre le dedans et le dehors. »

COMMERCE

VETRINE NEGOZI ITALIANI. Présentation de Bruno Munari. Editions L'Ufficio Moderno, Via Cosimo del Fante 10, Milan. Format 22 × 30. 172 pages illustrées. Reliure toile sous jaquette.

La vitrine du magasin et la décoration intérieure ont une action psychologique certaine sur l'acheteur éventuel, tant par la mise en valeur des produits que par la création d'une certaine ambiance attirante. Toute technique de vente peut être basée sur la présentation des objets, qui a une grande influence sur le résultat des ventes.

Cette action sur l'acheteur s'exerce de la rue par les vitrines et continue par les techniques de présentation utilisées à l'intérieur du magasin. Il est certain que l'Italie par son génie inventif et sa fantaisie traditionnelle compte sans aucun doute parmi les pays où les magasins sont les plus réussis.

L'ouvrage nous en apporte une preuve de plus. Il donne une vue panoramique des meilleures réussites italiennes dans ce domaine avec de nombreuses photographies en noir et en couleurs. Une introduction de Bruno Munari « Action directe » rappelle l'essentiel des problèmes posés. Viennent ensuite sept chapitres : symboles ; signes ; vitrines ; magasins ; présentation des marchandises et équipement intérieur ; éclairage ; supports et structures.

TECHNIQUES

L'EQUIPEMENT DANS LES ETATS DE LA COMMUNAUTE ET OUTRE-MER, numéro spécial de la revue « Construction » de janvier 1961. Editions Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris (6e). 88 pages illustrées. Format 24 × 32. Broché. Prix : 12,50 NF.

Cet important numéro spécial de la revue *Construction*, publiée chez Dunod, traite des réalisations les plus remarquables accomplies, en matière d'équipement, sur les territoires des Etats de la Communauté et sur ceux d'outre-mer. Signalons, parmi les plus importantes questions traitées, des études consacrées aux équipements hydro-électriques, équipements électriques, grands travaux routiers, ponts et chemins de fer, aérodromes, voies navigables, exploitations minières. Les études techniques et économiques de ce numéro spécial sont riches en documentation pratique. Des fiches bibliographiques analytiques complètent l'ouvrage.

SURFACE STRUCTURES IN BUILDING, par Fred Angerer. Editions Alec Tiranti, 72 Charlotte Street, Londres. Format 13,5 × 20,5. 142 pages. Broché. Prix : 18 s. (***).

Les architectes du passé nous ont légué de solides structures linéaires. L'architecte moderne a développé une nouvelle forme de construction dérivée des voiles minces en béton armé permettant des formes qu'on ne trouvait jadis qu'au sein de la nature et dont l'une des plus typiques est sans doute la coquille d'œuf. Ce nouveau type de structure s'est révélé comme ayant une importance primordiale pour résoudre les problèmes des couvertures à grande portée.

L'ouvrage est une introduction à ces nouvelles recherches, écrite pour l'architecte, l'ingénieur et l'étudiant, mais en évitant les « formules », toujours ennuyeuses.

La première partie donne une vue d'ensemble des principes statiques et structuraux des constructions en voiles minces. La seconde partie, consacrée à l'aspect formel, traite des applications des principes de base. Elle souligne la nouveauté significative des voiles minces et des diverses manières de les traiter, et tente de découvrir de nouveaux champs d'application.

L'auteur, professeur à l'Institut Technique de Munich, a illustré son texte de croquis clairs et nombreux.

TRAITE DE PERSPECTIVE D'ASPECT, TRACE DES OMBRES, par Louis Parrens. Editions Eyrolles, 61, boulevard Saint-Germain, Paris (5e). Format 16 × 25. 168 pages. Brochure couleurs. Prix : 15 NF.

Destiné à ceux qui désirent apprendre le dessin perspectif, cet ouvrage comporte d'abondantes illustrations, souvent accompagnées de schémas, faisant comprendre que la perspective est avant tout une question d'observation visuelle bien plus que de mathématiques.

En plus des tracés courants, on y trouve les règles de la perspective plongeante, plafonnante et cylindrique ainsi que le tracé des reflets et des ombres.

créations JM PAILLARD ...

plaisir de l'encre de chine

FLUID plaisir d'une encre de chine incomparable, qui : dense, intense et adhérente, se charge (ou presque) de l'entretien de vos instruments... et n'abîme pas les pinceaux.
STYLOCHINES plaisir du choix, plaisir de moyens graphiques inédits... **TIRE-LIGNE** ***STYLOS :*** les graphismes du tire-ligne idéal, la perfection du stylo... **STYLOCHINE** ***CROQUIS :*** lignes félines de la plume d'oie ...**STYLOCHINE** ***PLUME :*** adopte tous les types de plumes droites (de la plume à dessin à la plume or) ...**STYLOCHINE** ***POINTE :*** 4 épaisseurs de pointes pour l'écriture et le dessin, et prochainement, pointes normalisées pour le trace-lettre. **STYLOCHINE** ***PALETTE :*** confère un agrément d'emploi surprenant aux 13 plumes à palette normalisées TRERAID. Un ensemble rationnel, simple et économique, d'entretien facile.
par l'étendue de ses créations, JM PAILLARD vous offre le plaisir permanent de dessiner, tracer, écrire à l'encre de chine, mais en votre style propre.

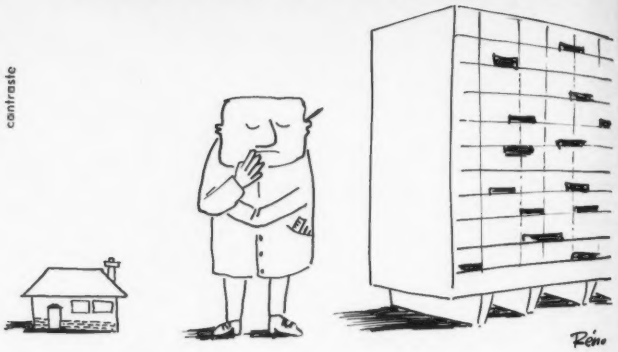
DEPUIS 1788

JM PAILLARD

En vente : spécialistes du dessin et papeteries
Renseignements : Ets JM PAILLARD
17, passage St-Sébastien, Paris 11e Service 17/1

une gamme de problèmes...

contraste



une gamme de chaudières.

SECCACIER
met à votre disposition
ses chaudières en acier,
à haut rendement,
utilisant les combustibles
les moins chers.

SECCACIER

matériel de conception et de fabrication entièrement françaises

SECCACIER - PARIS : 15, Rue Emile Duclaux - PARIS XVe - Tél. SUF. 83-50 (lignes groupées)
SECCACIER-OUEST ET EST : 95, Av. de Villiers - PARIS XVIIe - Tél. MAC-Mahon 11-19
SECCACIER-SUD : 9, Rue Pierre-Dupré - MARSEILLE - Tél. : 77-23-28 et 77-51-10
SECCACIER-CENTRE : 12, Rue Rabanesse - CLERMONT-FERRAND - Tél. : 65-96
SECCACIER-LYON : 164 bis, Rue de Créqui, - LYON IIIe - Tél. : 60-09-28 et 60-11-27
SECCACIER-NORD : 44, Rue de Cronstadt - PARIS XVe - Tél. : LECourbe 65-40
SECCACIER-DAUPHINE : 47, Av. Alsace-Lorraine - GRENOBLE - Tél. : 44-64-26
SECCACIER-EXTENSION SUISSE : SURAC S. A. 45, Quai Wilson - GENEVE - Tél. : (022) 32-40-34
SECCACIER-AFRIC : BOITE POSTALE 2185 - CASABLANCA
: Rue Olivier-de-Serres - MAISON-CARREE (Belfort) - ALGER - Tél. 76-68-04
: 27, Rue Savignon - ORAN - Tél. : 342-56

AGREMENT EUROPEEN.

Conséquence du progrès industriel et de l'évolution sociale, un nombre toujours plus grand de matériaux et d'équipements nouveaux est employé dans le bâtiment, de même que se répand l'application de nombreuses techniques nouvelles de construction. Cette évolution pose aux constructeurs et à leurs architectes des problèmes techniques nombreux qu'ils ne peuvent pratiquement pas résoudre eux-mêmes. C'est pourquoi, dans certains pays, des instituts, centres ou organismes ont la charge, avec l'aide des professions intéressées, d'apprécier l'aptitude à l'emploi dans la construction en délivrant des « agréments techniques » aux matériaux nouveaux, équipements ou procédés non traditionnels.

Au moment où le développement du commerce entre pays européens va permettre la libre circulation des matériaux, équipements et procédés de construction, il apparaît indispensable que les agréments soient délivrés et appliqués dans chaque pays dans des conditions telles que l'agrément délivré dans un pays soit reconnu valable par les autres pays.

C'est pourquoi les représentants d'instituts, centres et organismes techniques intéressés par l' « Agrément » se sont groupés en Union Européenne pour l'Agrément dans le bâtiment et se sont mis d'accord pour :

— Uniformiser les conditions suivant lesquelles l'agrément peut être délivré.

— Fixer les exigences fonctionnelles communes pour les éléments de construction.

— Préciser, en fonction de l'avancement des recherches et du résultat de l'expérience les critères techniques exigibles pour l'agrément.

— Echanger leurs informations, coordonner leurs recherches et harmoniser leurs méthodes d'essais et de contrôle.

— Instaurer une commission européennes d'harmonisation et de jurisprudence de l'agrément, chargée en particulier de veiller à l'équivalence des agréments délivrés dans les différents pays.

L'agrément est délivré par les membres de l' « Union Europenne pour l'Agrément » disposant de moyens d'investigations nécessaires en laboratoire et sur chantiers pour tester les systèmes qui leur sont soumis et présentant l'indépendance et l'autorité nécessaires pour prendre, après consultation des spécialistes intéressés, des décisions dégagées de tout intérêt particulier ou corporatif.

L'agrément est délivré pour une durée qui ne peut excéder trois ans. A l'expiration de ce délai, un nouvel agrément peut être délivré en tenant compte des modifications reconnues souhaitables à l'usage et des exigences nouvelles dues au perfectionnement des techniques. De même, l'agrément pourra être retiré avant expiration du délai de validité s'il est constaté que les conditions initiales prévues ne sont pas remplies.

Les membres de l'Union Européenne pour l'Agrément sont actuellement les suivants :

Belgique. — Institut National du Logement.
Espagne. — Instituto Tecnico de la Construccion y del Cemento.
France. — Centre Scientifique et Technique du Bâtiment.
Italie. — Istituto per il Certificato di Idoneita Tecnica.
Pays-Bas. — Stichting tot Rationalisatie van het Bouwen (Ratiobouw).
Portugal. — Laboratorio Nacional de Engenharia Civil.

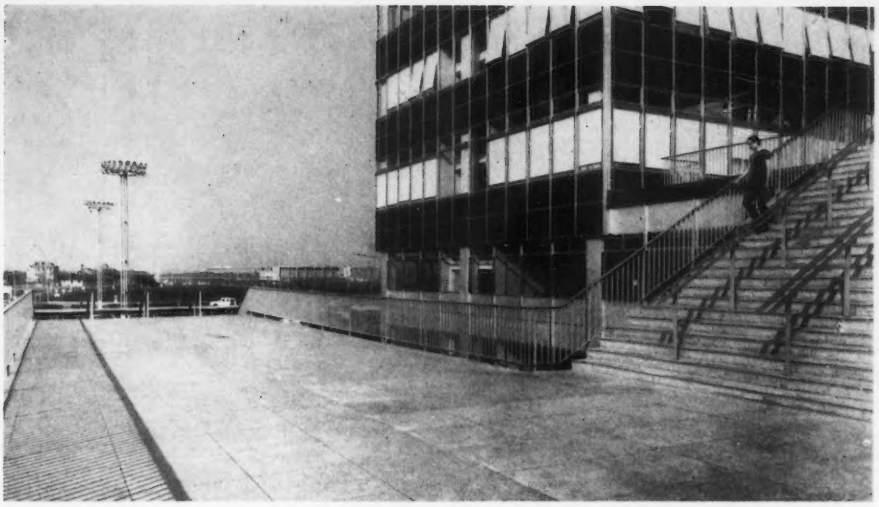
INTERVOX.

« **Intervox** » vient d'organiser un service pré-étude concernant divers équipements :

— Interphone pour bureaux, usines, travaux publics, etc. — Signalisation pour hôpitaux, cliniques, hôtels, etc. — Sonorisation et portier électronique permettant de converser avec un visiteur depuis la porte d'entrée d'un immeuble ou la porte de jardin d'une villa.

Sur simple appel téléphonique, ce service peut adresser descriptif, documentation et devis estimatif, ainsi que le nom et l'adresse de son agent installateur le plus proche.

« **Intervox** » : DAU. 62-40.



Ci-dessus : vue des escaliers et des terrasses de l'aéroport d'Orly (sol réalisé en « duromit »).

L'AEROGARE D'ORLY EST EQUIPEE DE QUARANTE PORTES « TUBEST »

Comme la façade du grand hall de l'aérogare, trente-deux portes doubles sont en verre transparent (glace « Securit »). Dès que l'on met le pied sur un « tapis contacteur » la porte s'ouvre rapidement devant soi, reste ouverte le temps du passage et se referme ensuite grâce à « l'ouvreur de porte Tubest ». Huit portes analogues permettent, aux deuxième et troisième étages, une communication aisée entre les salles de restaurant et les offices.

Il y a déjà une quinzaine d'années qu'apparurent en France les premières portes automatiques, elles suscitèrent alors une vive curiosité. Le système se composait de trois ou quatre lentilles encastrées dans les murs ou scellées au sol, de potelets en laiton qui laissaient filtrer un ou plusieurs rayons lumineux. Les barrages photoélectriques étaient en effet, dans presque toutes les installations de portes automatiques, utilisés comme « portier ».

Actuellement, les portes télécommandées sont équipées de manière encore plus discrète. Rien ne peut déceler la présence du système et son dispositif de télécommande : les barrages photoélectriques sont remplacés lorsque la disposition des lieux s'y prête, par des « tapis contacteurs » dont la faible épaisseur permet de les dissimuler sous des revêtements classiques (tapis-brosse, moquette, etc.).

Ces tapis sont beaucoup plus simples techniquement que les ensembles photoélectriques. Il s'agit d'interrupteurs à contacts multiples, sensibles et souples, mais présentant toute garantie d'isolement et de robustesse pour qu'il n'y ait pas de risque de contact permanent, par déformation. Dans un but de sécurité, le courant électrique utilisé avec ce système est abaissé à 24 volts par un petit transformateur.

Les « tapis contacteurs » ne sont pas, du reste, les seules acquisitions des portes automatiques ; dans le domaine des portes de garage, par exemple, l'ouverture par « coups de phares » et surtout par émetteur récepteur d'ondes est maintenant couramment utilisée, ce qui limite les ouvertures intempestives provoquées par les mauvais plaisants et les enfants : le conducteur appuie sur un bouton fixé sur la table de bord et, instantanément, la porte s'ouvre pour ne se refermer et se reverrouiller qu'après le passage du véhicule.

LES SOURCES LUMINEUSES DE L'AEROGARE SONT HABILLEES D'ALTUGLAS.

Pour habiller les sources lumineuses de l'aérogare d'Orly, il a fallu 6.000 m² d' « altuglas » (nouveau nom du plexiglas fabriqué en France).

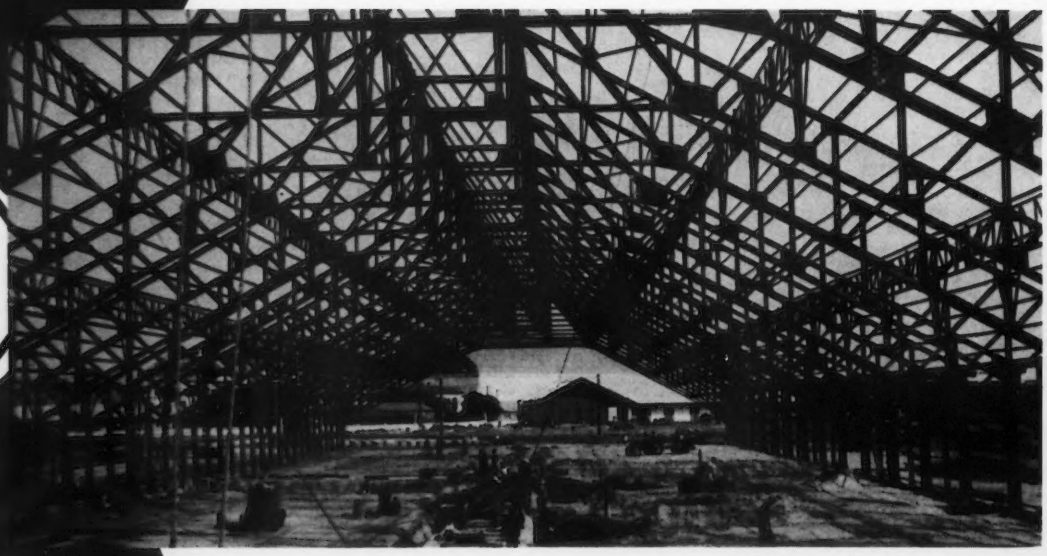
Ainsi, le sous-plafond lumineux de la galerie marchande est constitué de six cent soixante caissons emboutis tirés de feuilles d' « altuglas » d'un mètre sur 2 m. Une rampe lumineuse comprenant des centaines de spots court le long de la galerie. C'est une corniche lumineuse qui éclaire le hall de transit.

Au troisième étage, le restaurant des Trois Soleils est décoré de résilles lumineuses éclairées par la tranche. C'est aussi l' « altuglas » strié qui a été choisi pour habiller toutes les rampes lumineuses de 30 cm de large qui éclairent l'ensemble de l'édifice.

Enfin, toute la signalisation a été réalisée selon le même principe : plaques indicatrices, lettres de 80 cm de haut au-dessus de chaque porte, enseignes extérieures de 2 m de haut et affichage mobile lumineux : deux panneaux, respectivement de 11,60 m × 5 m et de 9 m × 2 m, ainsi que quatre-vingt-deux panneaux plus petits ont été apposés sur la façade. Le pupitre de commande de ces panneaux est également en « altuglas ».

Signalons aussi le tableau de commande synoptique pour l'éclairage de l'aire de stationnement des avions et les panneaux des parkings automobiles et des appels taxis.

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

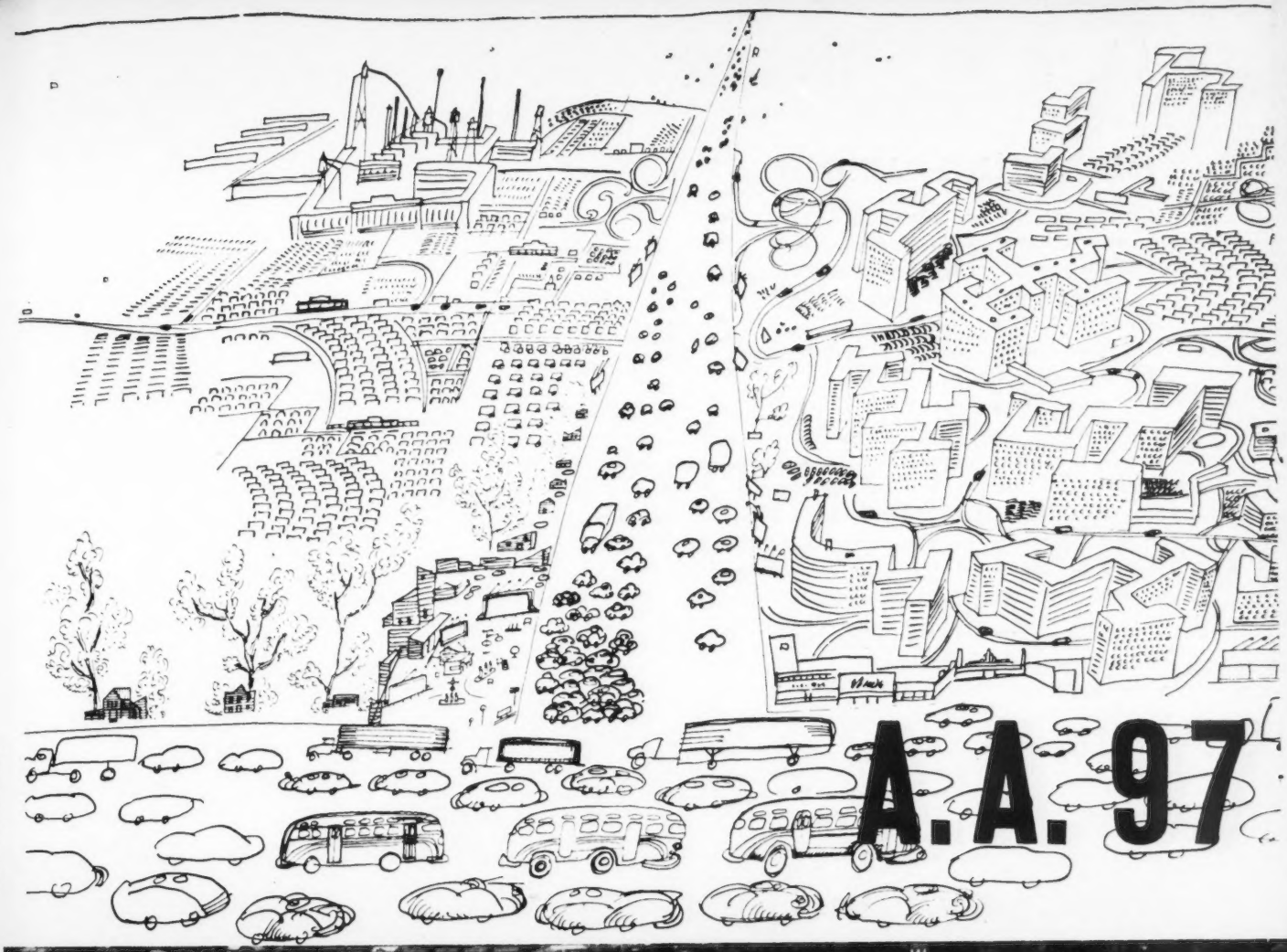


BATIMENTS D'EXPLOITATION MINIÈRE POUR LA
Cie SÉNÉGALAISE DES PHOSPHATES DE TAIBA
ENSEMBLE DE BATIMENTS, A LA MINE ET AU PORT DE DAKAR

PUBLIEDIS

Ets Antoine BESSON & LEPEU

13, Rue PAUL VALÉRY - PARIS 16e - POIncare 38-85



Dessin de Steinberg.

Photo Percival.

Région Parisienne Nord (détail).

A.A. N° 97 SOMMAIRE

PARIS ET RÉGION PARISIENNE

1	PARIS : REALISATIONS ANTERIEURES A 1945	
2	PARIS : REALISATIONS POSTERIEURES A 1945	
4	REGION PARISIENNE : REALISATIONS POSTERIEURES A 1945	
6	PARIS ET LA REGION PARISIENNE	par ANDRE BLOC
8	ZONE OUEST ET SUD-OUEST	
10	ZONE NORD	
12	ZONE SUD	
14	ZONES NORD, EST, SUD EST	
16	AMENAGEMENT DE LA REGION DE LA DEFENSE	CAMELOT, DE MAILLY, ZEHRFUSS
	LE ROLE DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DANS L'AMENAGEMENT	par A. PROTHIN
24	PARIS XVe : RENOVATION DE TROIS SECTEURS	par A. CHAVANAC
26	PARIS XVe : FRONT DE SEINE BEAUGRENELLE	R. LOPEZ, H. POTTIER
30	PARIS XVe : RENOVATION DE LA ZONE LECOURBE CROIX NIVERT	R. GRAVEREAUX et A. LAURENTI
32	PARIS XVe : RENOVATION DE LA ZONE ALLERAY FALGUIERE	B.H. ZEHRFUSS
34	PARIS : « OPERATION » MAINE MONTPARNASSE	BEAUDOUIN, CASSAN, DE MARIEN, LOPEZ, SAUBOT, WARNERY †
38	PROJET DE RENOVATION D'UN SECTEUR DE PARIS	G. LECLAIRE
42	IMMEUBLE DE BUREAUX A PARIS	J. FAYETON
44	IMMEUBLES D'HABITATION A LOUVECIENNES	P. HERBE ET J. LE COUTEUR
46	CENTRE NUCLEAIRE DE FONTENAY AUX ROSES	P. LABORDE

AÉROPORTS INTERNATIONAUX

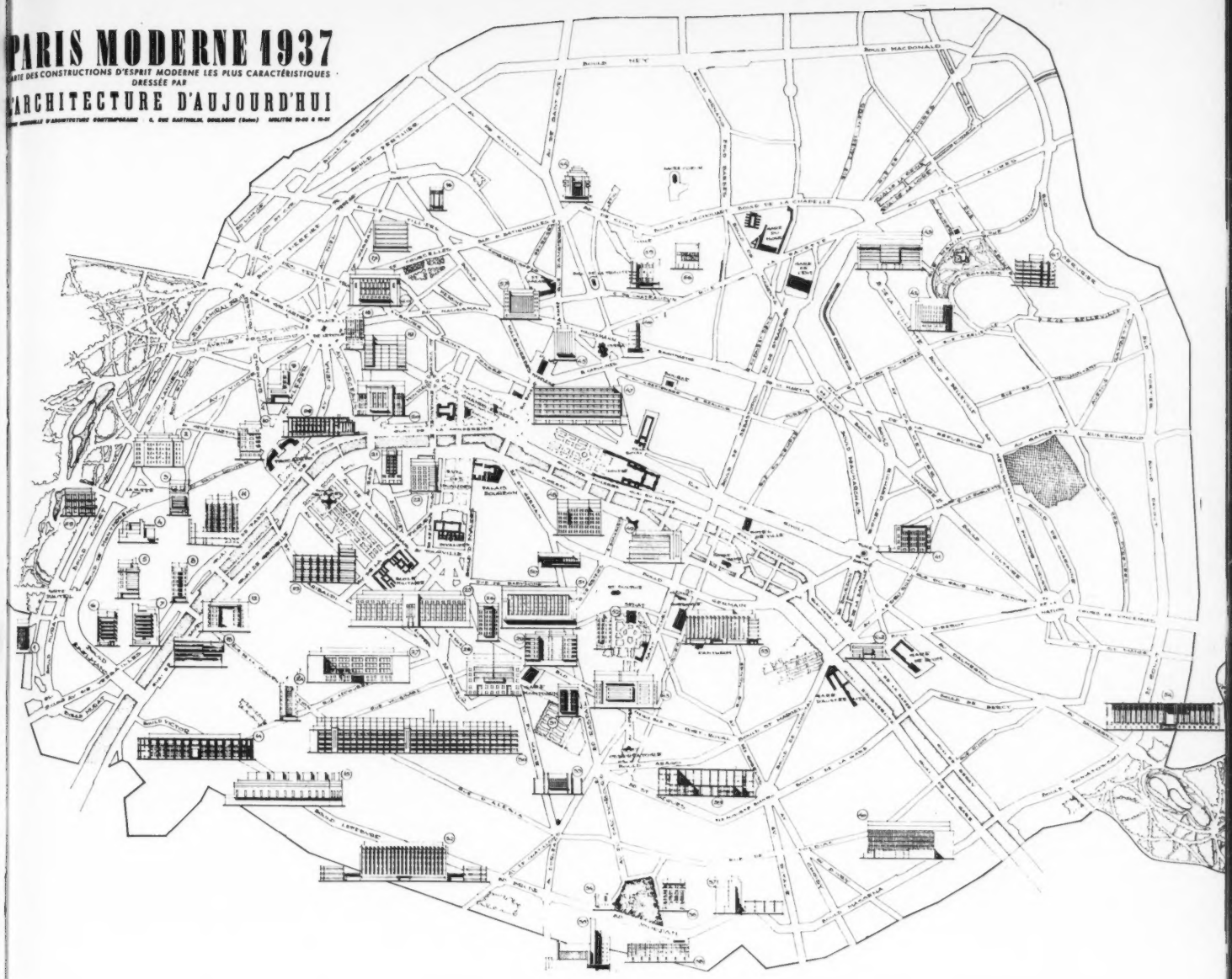
48	AEROPORT INTERNATIONAL DE PARIS ORLY	H. VICARIOT
56	AEROPORT INTERNATIONAL DE ROME FIUMICINO	C. MONACO ET A. ZAVITTERI
64	AEROPORT INTERNATIONAL DE MILAN MALPENSA	V. GANDOLFI, FONTANA, CAVALLO, LOSIO ET BERNARDI
68	AEROPORT INTERNATIONAL DE MILAN LINATE	V. GANDOLFI
69	AEROPORT INTERNATIONAL DE NEW YORK IDLEWILD	
70	AEROPORT INTERNATIONAL DE LOS ANGELES	PEREIRA, LUCKMAN, BECKET ET ASSOCIES, P.R. WILLIAMS
71	AEROPORT INTERNATIONAL DE SAN FRANCISCO	W. BECKET ET ASSOCIES
72	HANGARS DE L'AEROPORT DE SAN FRANCISCO	SKIDMORE OWINGS ET MERRILL
74	SERVICE HOTELIER DE L'AEROPORT DE COINTRIN, GENEVE,	A. LOZERON ET R. MOZER

ACTUALITÉS

76	SIEGE DU CONGRES DES U.I.A. A LONDRES, GRANDE-BRETAGNE	TH. CROSBY
80	MUSEE MAISON DE LA CULTURE, LE HAVRE, FRANCE	G. LAGNEAU, R. AUDIGIER
88	MUSEE DE ZURICH, SUISSE	PFISTER FRERES
90	MUSEE FOLKWANG A ESSEN, ALLEMAGNE	KREUTZBERGER, HOSTEREY, HORST LOY
92	PARLEMENT DE BADE WURTEMBERG A STUTTGART, ALLEMAGNE	K. VIERTEL ET BUREAU D'ARCHITECTURE DU GOUVERNEMENT DE BAD WURTEMBERG SOUS LA DIRECTION DU PROF. LINDE
96	IMMEUBLE DE BUREAUX A MUNSTER, ALLEMAGNE	H. DEILMANN
100	CLINIQUE SPECIALISEE A BAD SALZUFLEN, ALLEMAGNE	H. DEILMANN
102	ECOLE A DALY CITY, CALIFORNIE	M.J. CIAMPI, R. REITER

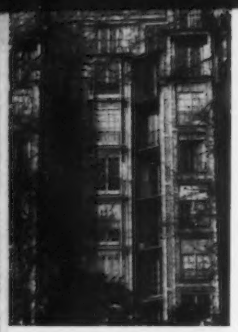
En page de couverture : Vue aérienne de la zone Nord Ouest de Paris ; au premier plan le rond-point de la Défense et le Centre National des Industries et des Techniques (C.N.I.T.) réalisé en 1958 par les architectes Camelot, de Mailly et Zehrfuss. *(Photo Spircle Perceval.)*

En page de garde : Croquis extrait du « Journal of the American Institute of Planners » « Steinberg on the City » édité par Jesse Reichek.



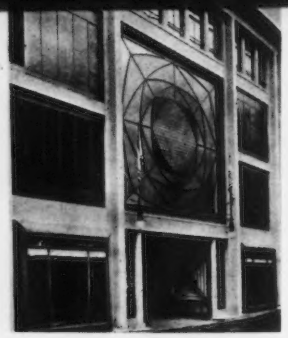
La carte présentée ci-dessus est extraite du numéro spécial de « L'Architecture d'Aujourd'hui » sur Paris réalisé à l'occasion de l'Exposition Internationale de 1937.

1. Immeuble, 24, rue Nungesser-et-Coli, Le Corbusier et Jeanneret. 2. Immeuble, 115, avenue Henri-Martin, Michel Roux-Spitz. 3. Immeuble avenue Vion-Whitcomb, J. Ginsberg et Hepp. 4. Hôtels particuliers, rue Mallet-Stevens, Robert Mallet-Stevens. 5. Immeuble, place de l'Eglise-d'Auteuil, Bassompierre, De Rutté et Sirvin. 6. Immeuble, rue des Pâtures, J. Ginsberg et Hepp. 7. Immeuble, 42, avenue de Versailles, J. Ginsberg et Hepp. 8. Immeuble, 25, avenue de Versailles, J. Ginsberg et B. Lubetkin. 9. Caserne des Pompiers, rue Mesnil, Rob. Mallet-Stevens. 10. Immeuble, 1, avenue Paul-Doumer, Jean Fidler. 11. Immeuble, 55, rue Raynouard, A. et G. Perret. 12. Immeuble, rond-point Mirabeau, Bassompierre, De Rutté et Sirvin. 13. Messageries Hachette, rue Balard, Jean Démaret. 14. Ministère de la Marine, boulevard Victor, A. et G. Perret. 15. Immeuble, boulevard Victor, Pierre Patout. 16. Ecole Normale de Musique, rue Cardinet, angle boulevard Malesherbes, A. et G. Perret. 17. Garage Wagram, 64, avenue de Wagram, Charles Knight. 18. Immeuble, 116, avenue des Champs-Elysées, Jean Desbouis. 19. Garage Marbeuf, 32, rue Marbeuf (détruit), A. Laprade et Bazin. 20. Théâtre des Champs-Elysées, avenue Montaigne, A. et G. Perret. 21. Immeuble, 89, quai d'Orsay, Michel Roux-Spitz. 22. Immeuble, 67, quai d'Orsay, André Leconte. 23. Central téléphonique, avenue de Suffren, Jacques Debat-Ponsan. 24. Immeuble, 11, place de Vaugirard, Marcel Hennequet. 25. Ministère de la Marine Marchande, place Fontenoy, André Ventre. 26. Immeuble, rue Falguière (angle rue de Vaugirard), Léon-Joseph Madeline. 27. Lycée de Vaugirard, square Saint-Lambert, François Le Cœur. 28. Comptabilité centrale des Téléphones, boulevard de Vaugirard, Jacques Debat-Ponsan. 29. Immeuble, boulevard Raspail, Pol Abraham. 30. Chèques postaux, rue d'Alleray, Michel Roux-Spitz. 31. Immeuble, 216, boulevard Raspail, Bruno Elkouken. 32. Ecole de Puériculture, boulevard Lefebvre, Duval et Gonse. 33. Mairie du XIVe, avenue du Maine, Georges Sébille. 34. Hôtel particulier, Villa Seurat, André Lurçat. 35. Pavillon néerlandais, Cité Universitaire, Dudok. 36. Immeuble, 3, rue de la Cité-Universitaire, Michel Roux-Spitz. 37. Ecole, rue Küss, Roger Expert. 38. Pavillon suisse, Cité Universitaire, Le Corbusier et Jeanneret. 39. Gardemeuble national, avenue des Gobelins, A. et G. Perret. 40. Cité de Refuge de l'Armée du Salut, rue du Chevaleret, Le Corbusier et Jeanneret. 41. Groupe scolaire, rue Keller, Louis Boileau. 42. Immeuble, rue Sambre-et-Meuse, Robert Parisot. 43. Cité artisanale Clémentel, quai de Jemmapes, Saulnier et Bouhier. 44. Cinéma Gaumont-Palace, place Clichy, Henri Belloc. 45. Palacio de la Madeleine, rue Tronchet, Marcel Hennequet. 46. Immeuble Ford, boulevard des Italiens, Michel Roux-Spitz. 47. Magasin des Trois-Quartiers, boulevard de la Madeleine, Louis Faure-Dujarric. 48. Immeuble de bureaux, 25, rue d'Astorg, Louis Faure-Dujarric. 49. Ateliers de l'Ecole des Beaux-Arts, rue Jacques-Callot, Roger Expert. 50. Hôtel du Docteur Dalsace, 31, rue Saint-Guillaume, Pierre Chareau. 51. Immeuble, 76, rue de Rennes, Laprade et Bazin. 52. Immeuble, rue Guynemer, Michel Roux-Spitz. 53. Ecole des Travaux Publics, 3, rue Thénard, Chollet et Mathon. 54. Musée Permanent des Colonies, porte Daumesniel, Laprade et Bazin. 55. Théâtre Pigalle, Charles Siclis, 56. Théâtre Saint-Georges, place Saint-Georges, Charles Siclis. 57. Immeuble de la C.P.D.E., 48, rue du Rocher, Urbain Cassan. 58. Musée des Travaux Publics, avenue d'Iéna, A et G. Perret. 59. Hôtel particulier, avenue Ingres, A. et G. Perret. 60. Salle Pleyel. 252, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Auburtin, Granet et Mathon. 61. Gardemeuble Odoul, 8 bis, passage de l'Atlas, E. Beaudouin et M. Lods. 62. Entreprise Montcocol, 82, quai de la Râpée, Pierre Barbe. 63. Immeuble, rue Campagne-Première, Bruno Elkouken.



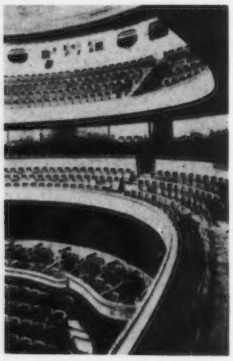
1903
25BIS RUE FRANKLIN

1905
GARAGE
RUE DE PONTHIEU

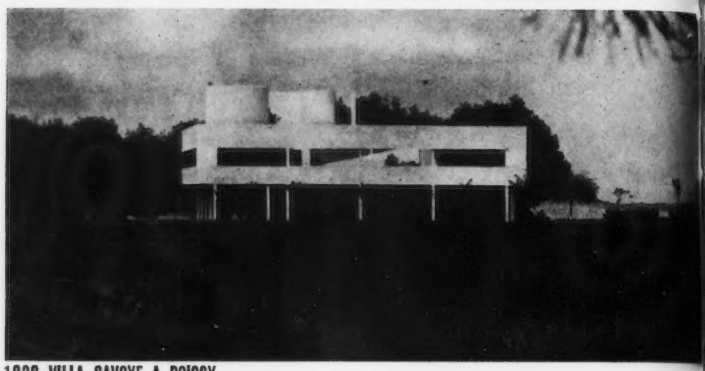


1927 VILLA A GARCHES

QUELQUES EXEMPLES D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE A PARIS ET DANS LA RÉGION PARISIENNE

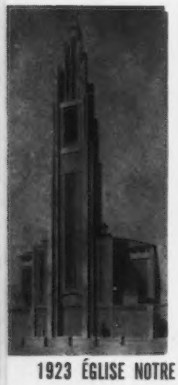


1911-13 THÉATRE DES CHAMPS ÉLYSÉES



1929 VILLA SAVOYE A POISSY

LE CORBUSIER

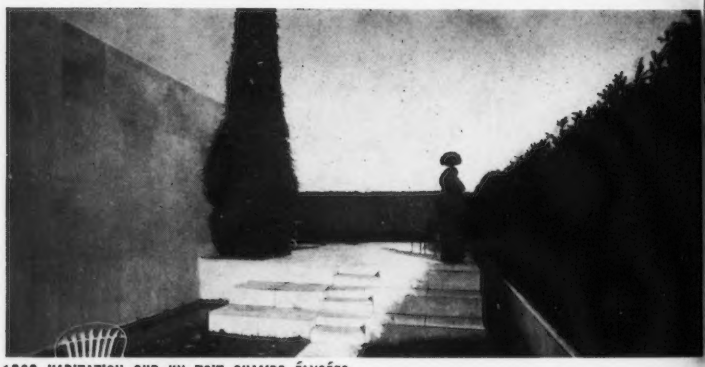


1923 ÉGLISE NOTRE DAME DU RAINCY

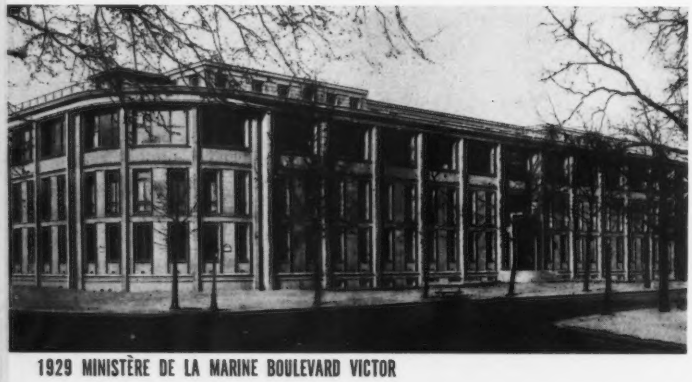
AUGUSTE PERRET

Colonne de gauche :
Œuvres d'A. Perret.

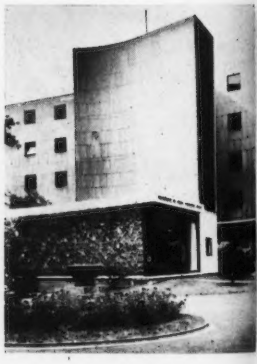
Colonne de droite :
Œuvres de Le Corbusier.



1929 HABITATION SUR UN TOIT CHAMPS ÉLYSÉES



1929 MINISTÈRE DE LA MARINE BOULEVARD VICTOR

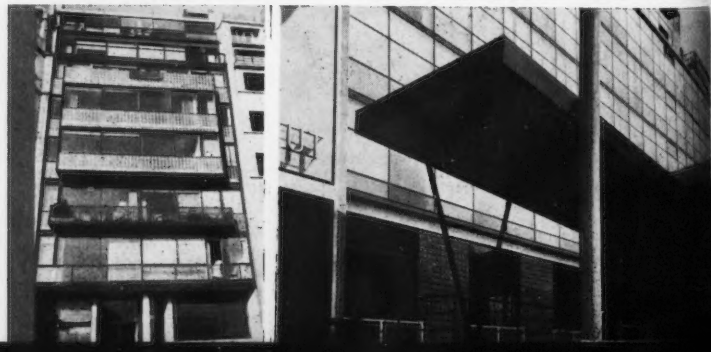


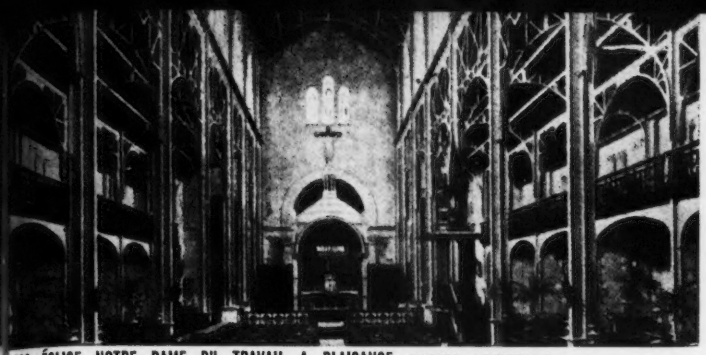
1930 PAVILLON SUISSE A LA CITÉ UNIVERSITAIRE

1933 IMMEUBLE A BOULOGNE

1932 CITÉ DU REFUGE DE L'ARMÉE DU SALUT

1937
MUSÉE DES
TRAVAUX PUBLICS



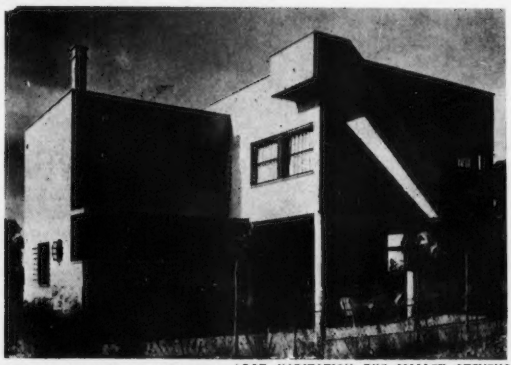


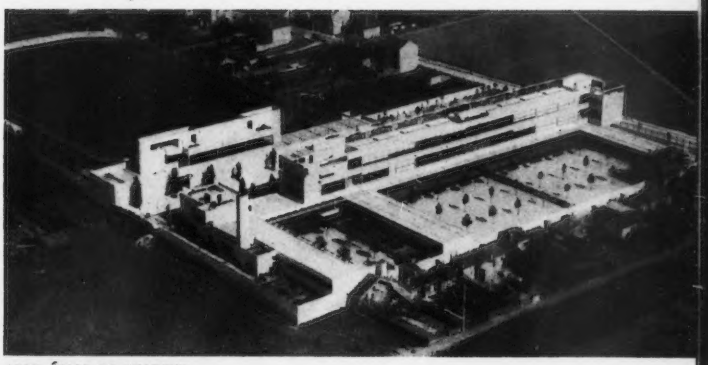
1903 ÉGLISE NOTRE DAME DU TRAVAIL A PLAISANCE ASTRUC ARCHITECTE

RÉALISATIONS ANTÉRIEURES A 1945

ANDRÉ LURÇAT

1932 HABITATION A VILLE D'AVRAY

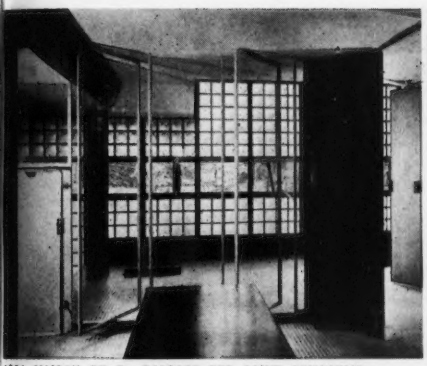


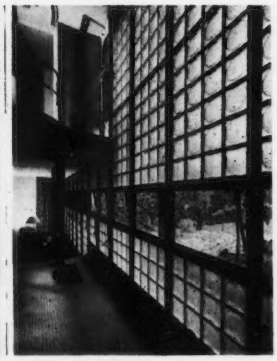


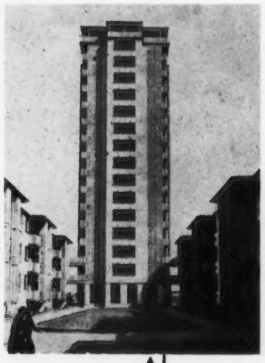
CORBUSIER

1928 CASERNE POMPIERS MALLET STEVENS ARCHITECTE 1927 HABITATION RUE MALLET STEVENS

1935 ÉCOLE DE VILLEJUIF





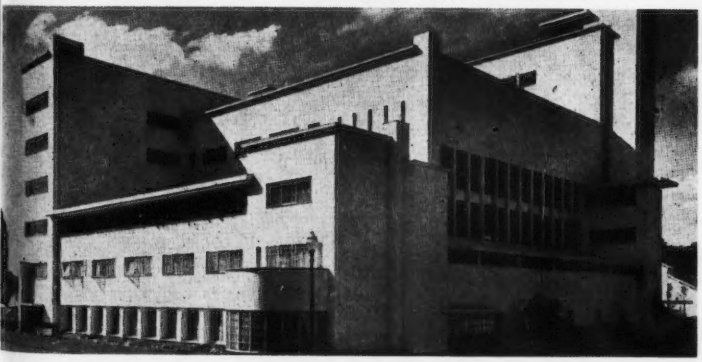


1931 MAISON DU Dr DALSACE RUE SAINT GUILLAUME P. CHARREAU ARCHITECTE

1931 PAVILLON NÉERLANDAIS A LA CITÉ UNIVERSITAIRE DUDOK ARCHITECTE

BEAUDOUIN LODS

1934 CITÉ DE LA MUETTE A DRANCY



J. GINSBERG

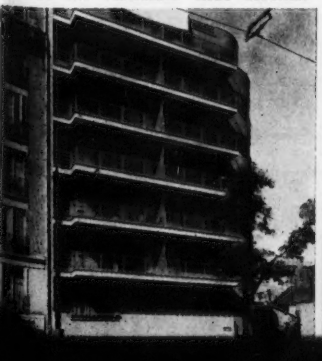
BEAUDOUIN LODS BODIANSKY

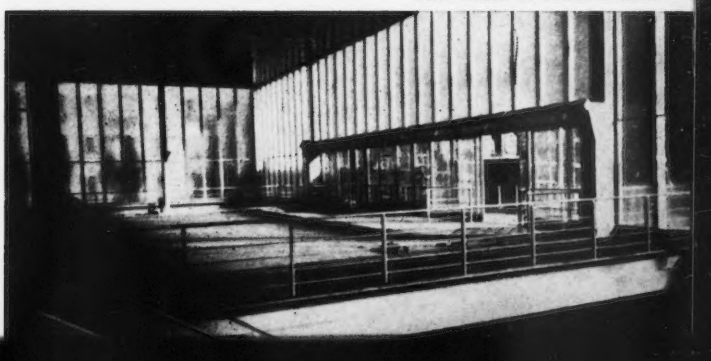
1935 ÉCOLE DE SURESNES

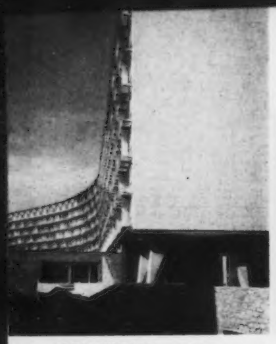
DU SALUT

1932 25 AV. VERSAILLES AVEC LUBETKIN 1934 42 AV. VERSAILLES AVEC HEEP RUE PATURES

1939 MAISON DU PEUPLE A CLICHY





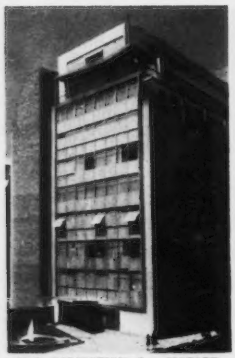


Photos E.B. Weill.

1958 UNESCO BREUER NERVI ZEHRFUSS ARCHITECTES

1958 C.N.I.T. CAMELOT DE MAILLY ZEHRFUSS ARHITECTES

QUELQUES EXEMPLES CARACTÉRISTIQUES D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE A PARIS



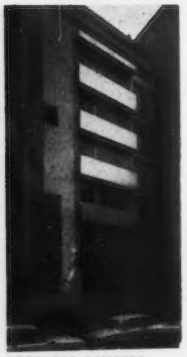


Photo E.H. Hubert.

1960 HABITATION JAUBERT ARCHITECTE

1955 HABITATION Sq. MOZART MIRABAUD ARCHITECTE

1960 RUE DEMOURS

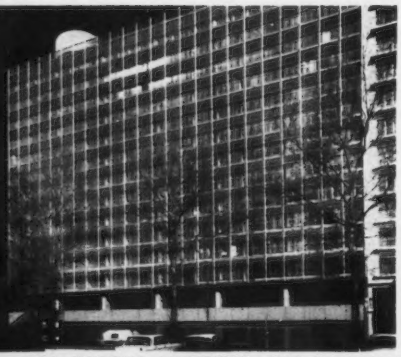
1955 BUREAUX RUE JOUFFROY

1960 HABITATION RUE CROULEBARBE ALBERT ARCHITECTE

Photos Henrot.

1952 MAISON JAOUL RUE DE LONGCHAMP, NEUILLY LE CORBUSIER ARCHITECTE

1960 MAISON DU BRÉSIL, CITÉ UNIVERSITAIRE LE CORBUSIER ARCHITECTE

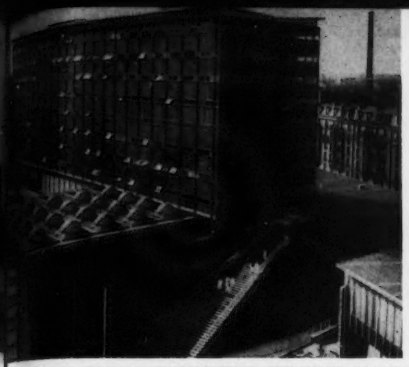


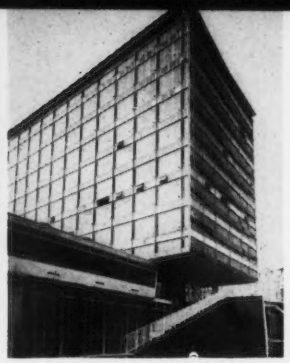
1961 IMMEUBLES D'HABITATION, QUAI DE BOULOGNE GINSBERG SEBAG ARCHITECTES

1956 PATINOIRE RUE E. POUGET, BOULOGNE SAINT-CALBRE ARCHITECTE

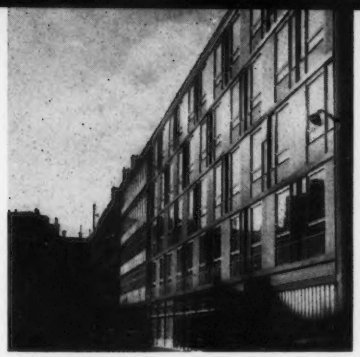
1961 IMMEUBLE D'HABITATION, BD. LANNES GINSBERG ARCHITECTE

1960 TENNIS COUVERT S.N.C.F. RUE DE VAUGIRARD DU CHATEAU INGÉNIEUR





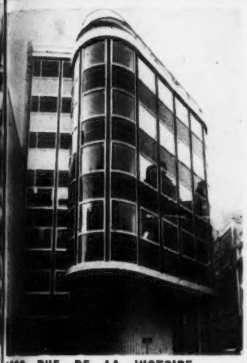
1959 CAISSE CENTRALE D'ALLOCATIONS FAMILIALES RUE VIALA LOPEZ REBY ARCHITECTES



Photos E.B. Weill.

FÉDÉRATION DU BATIMENT : 1950 7, RUE LAPÉROUSE GRAVEREAUX LOPEZ ARCHITECTES
1960 9, RUE LAPÉROUSE BADANI KANJIAN ROUX DORLUT ARCHITECTES

RÉALISATIONS POSTÉRIEURES A L'ANNÉE 1945



1959 RUE DE LA VICTOIRE
BALLADUR LEBEIGLE TOSTIVINT ARCH.

1961 IMMEUBLE DE BUREAUX BD. DE GRENELLE
FAYETON ARCHITECTE

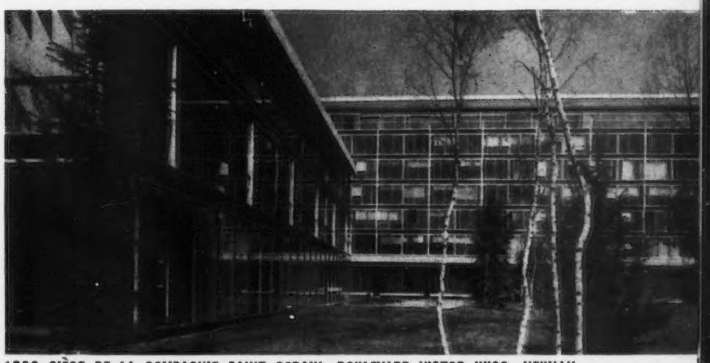
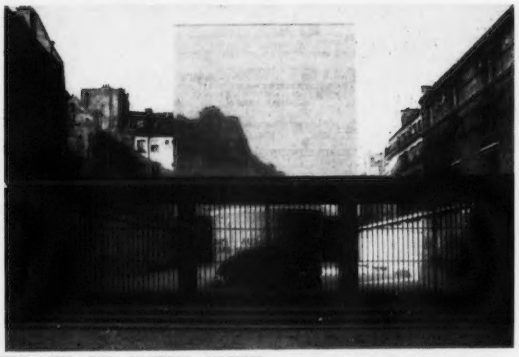
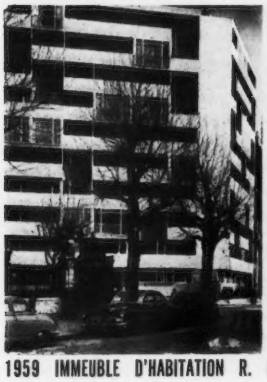


Photo Bingeaud.

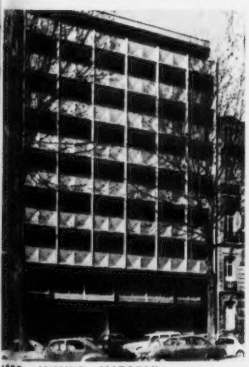
1960 SIÈGE DE LA COMPAGNIE SAINT GOBAIN, BOULEVARD VICTOR HUGO, NEUILLY
AUBERT BONIN ARCHITECTES



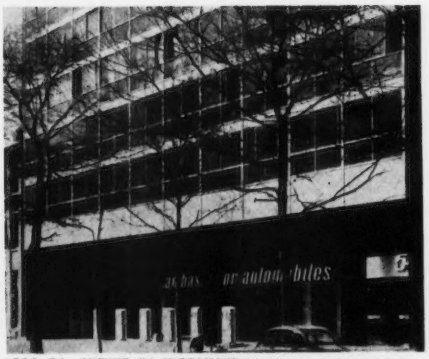
1956 MONUMENT AU MARTYR JUIF RUE GEOFFROY L'ASNIER GOLBERG PERSITZ ARCHITECTES



1959 IMMEUBLE D'HABITATION R. ERLANGER VAGO ARCHITECTE



1960 AVENUE MARCEAU GINSBERG



1960 54, AVENUE DE VERSAILLES GINSBERG ARCHITECTE

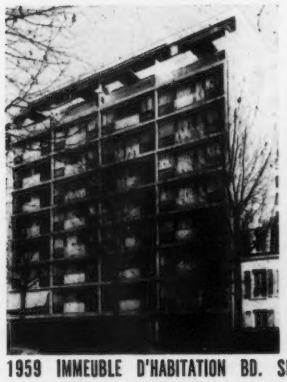
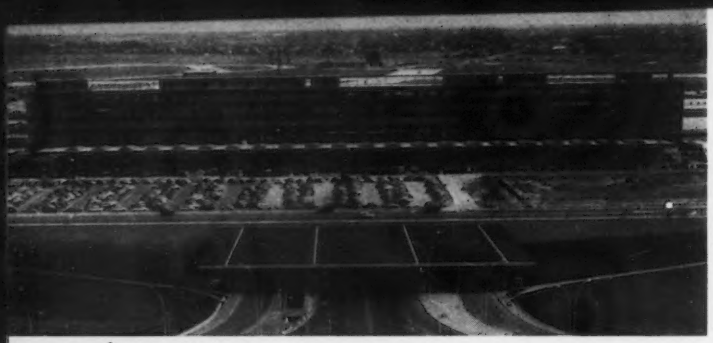


Photo Henrot.

1959 IMMEUBLE D'HABITATION BD. SUCHET DUBUISSON BEGUIN ARCHITECTES
1952 COMITÉ D'ACCUEIL AUX ÉTUDIANTS ÉTRANGERS BD. RASPAIL PROVELENGHIOS ARCHITECTE

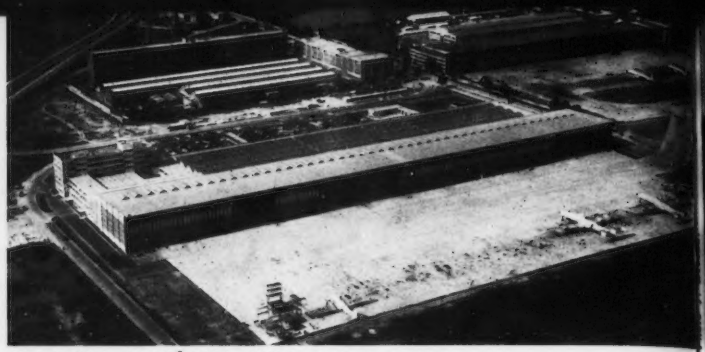
1960 AGENCE D'AIR FRANCE RUE SCRIBE L. W. D. ARCHITECTES ET CH. PERRIAND

Photo Hervé.



Document Aéroport de Paris.

1961 AÉROPORT D'ORLY VICARIOT ARCHITECTE



1954 HANGAR DE L'AÉROPORT D'ORLY VICARIOT ARCHITECTE

QUELQUES EXEMPLES CARACTÉRISTIQUES D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE DANS LA RÉGION PARISIENNE

1951 "SHAPE VILLAGE" A ST. GERMAIN EN LAY DUBUISSON ARCHITECTE

1960 ÉCOLE A SCEAUX HERBÉ, LE COUTEUR ARCHITECTES

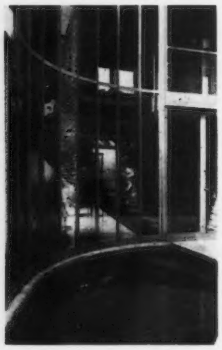
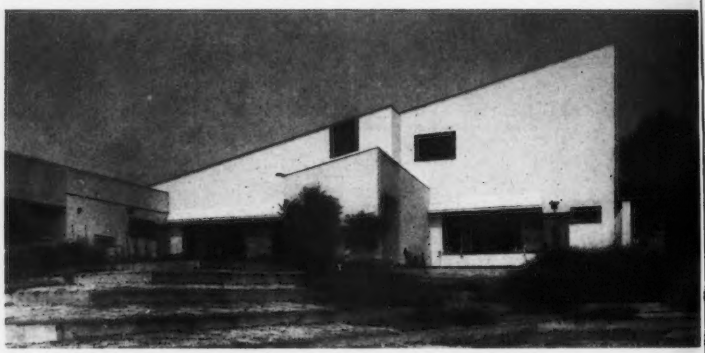


Photo E.B. Weil.

1953 HABITATION D'ANDRÉ BLOC A MEUDON



1960 HABITATION DE LOUIS CARRÉ A BAZOCHES AALTO ARCHITECTE

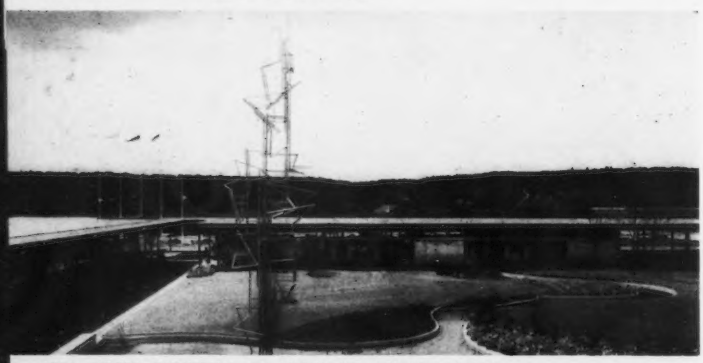
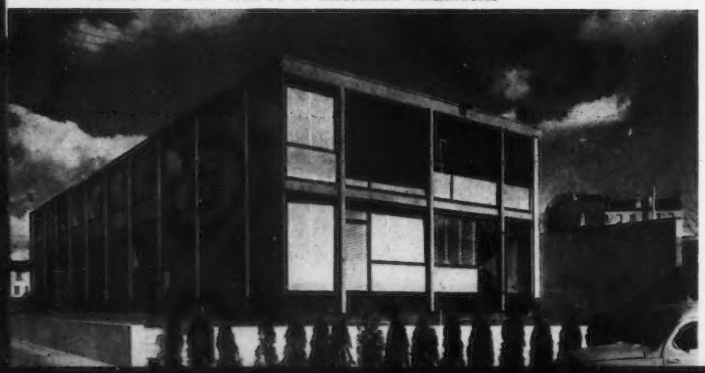


Photo E.B. Weil.

1960 CENTRE COMMERCIAL DE MARLY LES GRANDES TERRES LODS ET BEUFÉ ARCHITECTE

1960 CENTRE COMMERCIAL DE BOIS COLOMBES ÉQUIPE CANDILIS ARCHITECTES

1950 BUREAUX A IVRY VANDOU ET JAUSSERAND ARCHITECTES



1958 IMPRIMERIE MONTSOURIS A MASSY PALAISEAU LECLAIRE ARCHITECTE

1961 BUREAUX D'AIR FRANCE A ORLY ALBERT ARCHITECTE

Document Aéroport de Paris.

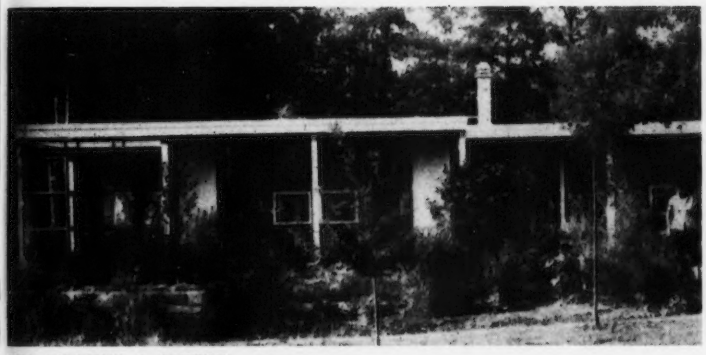
1961 PONTS SUR L'AUTOROUTE SUD PRÈS D'ORLY

RÉALISATIONS POSTÉRIEURES A L'ANNÉE 1945

1958 FOYER DE JEUNES TRAVAILLEURS A FONTENAY AUX ROSES DE BAZELAIRE ARCHITECTE

Document Ministère de la Construction.

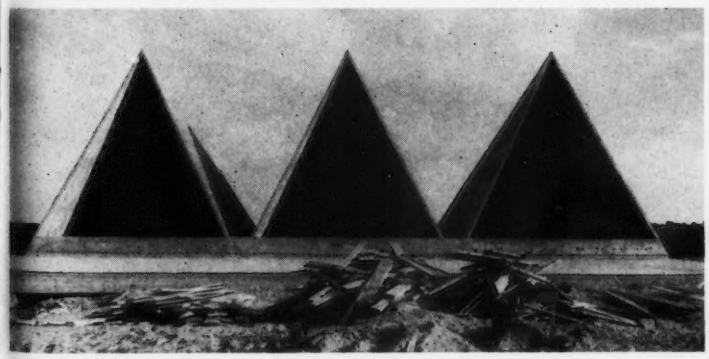
1960 FOYER DES JEUNES TRAVAILLEURS A SARCELLES BOILEAU ET LABOURDETTE ARCHITECT



1960 HABITATION A CHANTILLY ROA ARCHITECTE

Photo Beyda.

1959 HABITATION A DORMONT CLAUDE PARENT ARCHITECTE



1958 CHAUFFERIE A BAGNEUX GOMIS ARCHITECTE

1958 USINE SCHLUMBERGER A CLAMART LEGRAND ET RABINEL ARCHITECTES

1961 CHAUFFERIE A MASSY ANTONY LECLAIRE ARCHITECTE

1960 LABORATOIRES E.D.F. A SAINT DENIS ROA ARCHITECTE

Photo A. Spang-Larsen.

La photographie aérienne constitue un moyen d'étude et d'analyse essentiel pour l'urbaniste. Mais le survol d'une région ajoute beaucoup, précise l'importance relative des bâtiments, indique leur position par rapport à l'environnement, aux routes, aux rivières, aux forêts, aux terrains d'aviation, etc. Le survol d'une ville à croissance spontanée soumise ou non à un contrôle bureaucratique peut être comparé, aussi utilement, à celui d'une ville créée de toutes pièces selon des méthodes urbanistiques contemporaines.

Il nous a été donné récemment de parcourir à faible altitude la Région Parisienne, véritable monstre en constante prolifération, où les erreurs accumulées au cours des temps se déchiffrent l'une après l'autre avec une évidence pénible.

Dans cet immense désordre, un cinquième de la population française, et demain vraisemblablement un quart, essaye de maintenir des conditions de vie possibles. De plus en plus soumise au règne de l'automobile, une masse humaine, fixée sur 1/250 de la surface du territoire français, se livre à de véritables migrations quotidiennes... nécessitées par le travail et par l'utilisation des loisirs.

Ces déplacements, compliqués par des embouteillages parfois inextricables, entraînent un gaspillage de temps et d'énergie qui s'ajoute à d'autres épreuves dues notamment à l'aggravation continuelle de l'état du milieu biologique.

Le Parisien s'est assez bien habitué à toutes ces misères et croit en leur fatalité. Dans l'ignorance des données et des solutions possibles d'un problème complexe, il laisse aux organismes créés spécialement par les pouvoirs publics le soin de faire face aux difficultés. Il se déclare sans opinion en matière d'urbanisme et ne peut, en effet, bien comprendre les raisons valables ou non des procédés officiels. Il ne mesure pas les répercussions, à brève ou lointaine échéance, de l'absence totale de coordination. Les encouragements accordés pour la construction de groupes d'immeubles dispersés ou concentrés en quelques points de la Seine ou de la Seine et Oise sont considérés par lui comme des décisions salutaires. Les municipalités sont facilement approuvées lorsque

PARIS ET LA RÉGION PARISIENNE

Photo Spirale-Perceval.

Dans le cadre de cet article, nous ne pouvons pas reprendre l'argumentation très précise développée dans des publications précédentes. Nous y renvoyons les lecteurs. Nous rappelons une fois de plus que la création d'une cité parallèle, loin de découronner le Paris historique, constitue probablement le seul moyen de sortir des difficultés actuelles, tout en maintenant à la ville ancienne son caractère spirituel et son rayonnement (voir « A.A. » nos 88-90-95).

Ci-contre : Un exemple du désordre urbanistique... parmi beaucoup d'autres.

leurs initiatives provoquent la réalisation de nouveaux appartements dont les familles ont tant besoin. Pourquoi demanderait-on aux responsables de s'expliquer sur le choix des terrains et sur les motifs d'une réglementation dérisoire ?

Une grande et récente exposition officielle, dite d'urbanisme, a eu pour but de rassurer encore davantage les Parisiens dont les inquiétudes se traduisaient trop amèrement dans la grande presse. L'exposition montrait assez clairement l'aggravation rapide du malaise des habitants de la grande cité. Elle comportait une accumulation de projets et de réalisations sous forme de maquettes, dont l'une à très grande échelle, sorte de grand « plan de masse » mettant en valeur les « opérations » terminées ou projetées. Il est dommage que les responsables de l'exposition n'aient pas tiré de conclusions positives d'un survol de la région parisienne, et il est regrettable que les visiteurs n'aient pas eu la possibilité de compléter leur information par un reportage filmé à basse altitude. Pour le moins préparé de ces hypothétiques excursionnistes de l'air, le terrifiant désordre de la cité aurait stimulé les facultés d'observation et provoqué peut-être de saines réflexions. Tant de travail et tant de ressources employés pour aboutir à un pareil chaos ! Il ne s'agit pourtant plus d'une anarchie provoquée par l'individualisme inconscient et forcené... En France s'affirme un désir réel de défendre les intérêts généraux de la population. Les grandes initiatives sont contrôlées par les organismes officiels, mais sans idée directrice, avec une telle maladresse et sous de telles pressions que les résultats continuent à aggraver le désordre.

Les nouvelles cités d'habitation sont maintenant conçues à grande échelle ; mais dans la plupart des cas, le manque d'ambition, l'absence d'audace dans les conceptions contribuent à créer les milieux que l'on appelle les « grands ensembles ». On continue à préparer pour demain un monde sans attrait, créé seulement pour satisfaire les besoins urgents en habitat d'une population en développement rapide. Le choix de la position même de ces cités ne s'explique pas du tout par l'environnement. On utilise des espaces libres ou libérés au hasard des circonstances et on augmente sans cesse la densité d'habitation de la région parisienne sans se servir de cette circonstance pour créer un nouveau type d'urbanisme.

Ce que les architectes appellent les « plans de masses » sont en fait des conceptions simplistes pour la répartition des cellules d'habitation, dans des volumes parsemés sans clairvoyance dans le simple but de respecter les règlements et consignes imposés. Dans quelques rares circonstances, les architectes ont réussi avec ingéniosité à créer des groupes d'habitation où les nouvelles couches sociales pourront vivre agréablement (par exemple Marly, Vaucresson et, à plus petite échelle, Louveciennes). Mais pour sortir du cycle infernal où nous a installé le système officiel, il faudrait que les organismes responsables prennent enfin conscience de la gravité de la situation et cessent d'encourager l'empirisme actuel ou l'application de formules simplistes. Il faut admettre que notre monde contemporain ne soit pas implacablement condamné à une vie stérilisante. Il faut supposer qu'il dispose d'architectes et d'artistes créateurs pour proposer à notre société une existence harmonieuse dans des cités conçues pour notre temps, avec toutes les ressources techniques, mais aussi où l'humanité sensible puisse trouver un peu plus qu'un simple habitacle. Seul, le pouvoir politique peut faire le geste indispensable. Une nouvelle personnalité désignée récemment et disposant de pouvoirs importants pourrait l'accomplir.

Les études préalables sont-elles prêtes ? Comme le demandaient récemment divers conseillers généraux de la Seine, les pouvoirs publics ont-ils fait l'étude de la proposition d'urbanisme dite de « Paris Parallèle », préconisée par « L'Architecture d'Aujourd'hui » ?

Par paresse d'esprit ou par simple conformisme, certains ont voulu interpréter nos suggestions comme un démarquage de Brasilia et ont cru s'en tirer par un mauvais mot en baptisant « Utopia » un projet courageux et efficace. Le mieux serait de leur conseiller de se donner la peine de lire les textes publiés. Ils sont assez clairs pour être compris par tous.

Concentrer la plupart des efforts de construction de la capitale en un seul point de la région parisienne semble ressortir de la logique pure et de la bonne administration. Ceux qui, à la légère et sans argumentation valable, condamnent une telle proposition feraient bien de prendre l'avion et de mesurer le désastre auquel nous ont conduits les « irresponsables » du dernier demi-siècle. Ils pourraient aussi, comme nous-mêmes, survoler Brasilia. Hâtons-nous de dire que nous ne prenons pas la nouvelle capitale du Brésil comme un idéal, ni même comme un exemple à suivre. Cette audacieuse tentative aurait pu être basée sur un urbanisme plus médité. Néanmoins, malgré la précipitation de l'entreprise et certaines erreurs, il résultera d'un courageux acte politique, la démonstration qu'une cité nouvelle bien ordonnée, édifiée avec le souci de répondre aux principaux besoins contemporains et située dans un lieu approprié, n'est pas nécessairement vouée à la faillite. Si le geste est encore mieux préparé, si les conditions sont parfaitement appropriées, il peut en résulter un changement décisif dans l'avenir d'un pays.

Paris n'est pas la seule capitale qui songe à son avenir. D'autres cités envisagent des transformations de grande envergure. Si nous entendons que Paris demeure ou devienne la capitale d'un monde nouveau, il importe de ne plus laisser l'avenir aux bureaucrates irresponsables, aux sclérosés de tous grades, aux ambitieux sans convictions. Avec beaucoup de volonté et un peu de clairvoyance, Paris peut encore être sauvé. Mais, à la cadence actuelle de son développement, chaque année perdue compromet davantage l'avenir. Parmi nos dirigeants, se trouvera-t-il la personnalité courageuse, capable au besoin d'affronter l'impopularité, mais susceptible d'engager immédiatement l'action salutaire.

André BLOC.

Je trouve, en lisant l'article d'André Bloc, la confirmation de deux idées qui me sont chères.

Il est indispensable que les dirigeants : ministres, membres du Gouvernement, édiles municipaux, administrateurs de sociétés d'H.L.M., les techniciens : architectes, urbanistes, ingénieurs, promoteurs, passent une importante partie de leur temps dans les machines volantes...

La composition architecturale et urbanistique exige la vue aérienne. Seule celle-ci met en valeur les erreurs — fréquentes — et les beautés — plus rares — du domaine bâti contemporain.

En l'air, le détail disparaît, seule subsiste la composition. La force de celle-ci, inscrite sur le sol, devient extrêmement lisible.

Ceci est vrai à tel point que, dans un ensemble dont les bâtiments sont détruits, tel le château de Marly, l'observateur aérien peut encore se faire, aujourd'hui, une idée claire de ce qu'était la composition avant la disparition des constructions édifiées par Louis XIV.

L'agglomération parisienne étant la conséquence inéluctable de l'absence de plan d'aménagement national, il est urgent d'entreprendre l'étude de celui-ci.

Durant que subsistera la répartition aberrante de la population notée par André Bloc, rien de valable ne peut être espéré.

Le projet « Paris Parallèle » garde tout son intérêt. Mais il faut l'entreprendre en même temps qu'on étudiera le plan permettant d'enrayer la cause du désastre. A quoi servira d'aménager une ville parfaite, d'une dimension telle qu'elle puisse accueillir un nombre d'habitants déterminé (lequel, en tout état de cause, ne devrait pas atteindre le chiffre actuel), si on laisse subsister en même temps les raisons qui ont favorisé dans le passé un développement monstrueux ? Comment ne pas voir que procéder de la sorte ne saurait aboutir qu'à une nouvelle catastrophe dans l'avenir ?

Seul un Plan d'Aménagement National comportant la création de grandes villes en des emplacements judicieusement choisis dans le territoire, le développement méthodique de certaines agglomérations existantes, l'étude d'un système circulatoire terrestre ferroviaire et aérien cessant d'être complètement centré sur la capitale, le groupement, enfin, autour de toutes les activités nouvelles à créer, de groupes d'habitations nouveaux, vitalisant les régions désertes possédant pourtant des conditions climatiques excellentes, résoudra l'ensemble du problème. C'est à ce Plan, limité aujourd'hui à notre seul territoire, appelé demain à se coordonner avec d'autres plans s'étendant au-delà des frontières, qu'il faut nous attaquer sans retard.

Paris et la France sont désormais un tout. Traiter l'un sans l'autre ne donnera pas de résultat.

Marcel LODS.

Notre ami Lods se préoccupe, à juste titre, de situer l'organisation de la Région Parisienne dans le cadre du Plan d'Aménagement du Territoire. Nous l'approuvons entièrement. Nous avons assez souvent regretté le manque de fermeté dans le développement des idées directrices, pour ne pas déplorer comme Lods l'absence d'un Plan National.

Il faut souhaiter que le Gouvernement le comprenne au plus tôt et entre dans la voie des réalisations.

Mais Paris ne peut attendre et, en fait, il n'attend pas ! L'activité de la construction continue Les grands ensembles s'édifient. Le système est mauvais.

Les solutions préconisées par « L'Architecture d'Aujourd'hui » ne paralyseront nullement la mise au point d'un Plan National ; au contraire, elles s'y inséreront dans la plus grande harmonie dès que ce plan commencera à se préciser.

Exigeons le Plan National. Mais, en son absence, toute mise en ordre sera profitable. Il n'est pas possible de laisser continuer plus longtemps le pourrissement de la Région Parisienne. — A. B.

Photo Durandaud.

MARLY LES GRANDES TERRES LODS HONNEGER BEUFÉ ARCHITECTES 1.500 logements.

RÉGION PARISIENNE OUEST ET SUD-OUEST

L'HAY LES ROSES FAYETON ARCHITECTE 353 logements.

CROISSY "LA VIEILLE ÉGLISE" CHEMINEAU ET MIRABAUD ARCHITECTES 36 logements.

CHATENAY-MALABRY SIRVIN ARCHITECTE 3.550 logements dont 3.300 réalisés.

ogements.

PONTOISE
Vauréal
Cergy
Boisemont
Jouy-le-Moutier
Neuville
Eragny
St Ouen-l'Aumône
Bessancourt
Pierrelaye
Taverny
St Leu-la-Forêt
Beauchamp
Maurecourt
Conflans-Ste-H.
Herblay
Franconville
Ermont
Montigny
Chanteloup
Andrésy
Cormeilles-en-Parisis
Sannois
Achères
FORÊT
Parc
Maisons-Laffitte
ARGENTEUIL
Carrières-s-S.
POISSY
Mesnil-le-Roi
Croix de Noailles
Sartrouville
Houilles
COLOMBES
Colombes
Montesson
Carrières-s-S.
Courbevoie
LA DEFENSE
ST GERMAIN
Fourqueux
Chatou
NANTERRE
Mareil-Marly
Port-Marly
RUEIL - CHATEAU MASSENA
RUEIL MALMAISON
Suresnes
MARLY LES GRANDES TERRES
CROISSY
Croissy
Bougival
Louveciennes
LOUVECIENNES
St Cloud
Noisy-le-Roi
BEAUREGARD
Vaucresson
Garches
Bailly
Rocquencourt
Rennemoulin
Marnes
Ville d'Avray
Le Chesnay
Sèvres
Meudon
CLAMART
VERSAILLES

Bouffemont
le Mesnil-Aubry
le Bois Bleu
le Plessis-Gassot
Ezanville
Domont
28
Bouqueval
Ecouen
Goussainville
Montlignon
St Brice
Andilly
VILLIERS LE BEL
le Thillay
Margency
Eaubonne
Soisy
Sarcelles
AEROPORT DU BOURGET
Vaudherland
Montmorency
Gonesse
GONESSE
21
la Patte d'Oie
Deuil
Groslay
Montmagny
LA DAME BLANCHE
Champs de tulipes et de gl
SARCELLES
Pierrefitte
Pour plus de détails utilisez la carte Michelin n° 100
Garges
Aéroport du Bourget
EPINAY ST GRATIEN
SAINT DENIS PIERREFITTE VILLETANEUSE
STAINS
Dugny
BLANC MESNIL
SAINT DENIS
le Bourget
Gennevilliers
l'Ile St Denis
ASNIERES
2.030
GENNEVILLIERS
AULNAY SOUS BOIS
Aulnay
LA COURNEUVE
DRANCY
VILLENEUVE LA GARENNE
Bois-Colombes
Asnières
AUBERVILLIERS
les Pavillons
LES COURTILLIERES
1.650
BOBIGNY
Bobigny
Clichy
L'ABREUVOIR
1.500
Bondy
Levallois
St Ouen
PANTIN
Noisy-le-Sec
Neuilly
MICHELIN
le Pré St Gervais
Villemomble
les Lilas
Nord
St Lazare
Est
Pte des Lilas
ROMAINVILLE
Rosny
Etoile
Opéra
Concorde
République
Bagnolet
Invalides Aérogare
Orsay
Montreuil
MONTREUIL
Notre-Dame
Bastille
Pte de Montreuil
Nation
Vincennes
Fontenay
Lyon
Pte de Vincennes
Montparnasse
Austerlitz
Nogent
le Perreux
Pte de Charenton
Pte de Versailles
Vanves
VANVES
MALAKOFF
Charenton
MAISONS ALFORT
JOINVILLE
CHATILLON SOUS BAGNEUX
GENTILLY
IVRY
MONTROUGE
ARCUEIL GENTILLY
Kremlin Bicêtre
ALFORTVILLE
St Maur

Maurecourt
Conflans-Ste H.
Henblay
Franconville
Montigny
Andrésy
Achères
Carrières
POISSY
Maisons-Laffitte
Mesnil-le-Roi
ST GERMAIN
Cormeilles-en-Parisis
Sannois
ARGENTEUIL
Argenteuil
Sartrouville
Houilles
COLOMBES
Colombes
Montesson
Carrières
Courbevoie
LA DEFENSE
Chatou
NANTERRE
RUEIL - CHATEAU MASSENA
RUEIL MALMAISON
Suresnes
Fourqueux
Mareil Marly
Port Marly
MARLY LES GRANDES TERRES
CROISSY
Bougival
Louveciennes
LOUVECIENNES
Noisy-le-Roi
BEAUREGARD
VAUCRESSON
Garches
St Cloud
Boulogne
Rennemoulin
Bailly
Rocquencourt
Marnes
Ville d'Avray
Sèvres
Meudon
CLAMART
Chaville
VERSAILLES
Viroflay
MEUDON LA FORET
PLESSIS ROBINSON
Velizy
Villacoublay
SCEAUX LES BA
CHATENAY MALABRY
Buc
Jouy-en-Josas
Verrières
Igny
Vauhallan
Magny-les-H
Châteaufort
MASSY ANTON
PALAISEAU
LE PARC D'ARDENAY
St Rémy
Orsay
Bures
Saulx-les-C
Villejust
Boullay-les-Troux
les Molières
Gometz-le-Châtel
Gometz-la-Ville
Nozay
la Ville du Bois

Pour plus de détails utilisez la carte Michelin n° 100
21
19
AEROPORT DU BOURGET
GONESSE
LA DOME BLANCHE
SARCELLES
STAINS
EPINAY ST GRATIEN
SAINT DENIS
BLANC MESNIL
AULNAY SOUS BOIS
ASNIERES
GENNEVILLIERS
VILLENEUVE LA GARENNE
LA COURNEUVE
DRANCY
AUBERVILLIERS
LES COURTILLERES
BOBIGNY
PANTIN
L'ABREUVOIR
MICHELIN
ROMAINVILLE
MONTREUIL
VANVES
MALAKOFF
CHATILLON SOUS BAGNEUX
MONTROUGE
ARCUEIL GENTILLY
GENTILLY
KREMLIN BICETRE
IVRY
ALFORTVILLE
MAISONS ALFORT
JOINVILLE
BAGNEUX
FONTENAY AUX ROSES
LES BUFFETS
CACHAN
VILLEJUIF
VITRY SUR SEINE
ALFORTVILLE MAISONS ALFORT
MAISONS ALFORT-CRETEIL
L'HAY LES ROSES
CHEVILLY LARUE
CHOISY LE ROI
BONNEUIL
SUCY EN BRIE
ANTONY
FRESNES
ORLY
VILLENEUVE LE ROI
AEROPORT D'ORLY
LIMEIL
ATHIS MONS
DRAVEIL
Montmorency
Sarcelles
Gonesse
Garges
Aéroport du Bourget
Dugny
le Bourget
Levallois
Neuilly
Clichy
St Lazare
Nord
Est
Etoile
Opéra
Concorde
République
Invalides Aérogare
Orsay
Notre Dame
Bastille
Nation
Lyon
Montparnasse
Austerlitz
Vincennes
Bagnolet
Charenton
Nogent
Choisy-le-Roi
Wissous
Chilly-Mazarin
Morangis
Longjumeau
Villeneuve-St Georges
Montgeron
Vigneux
Juvisy
Viry-Chatillon
Villemoisson
Epinay
Yerres
Brunoy
Valenton
Aéroport
Paray-Vieille-Poste

CARTE DE PARIS ET DE

CONSTRUCTIONS CARACTÉRISTIQUES

1958	1. UNESCO, place de Fontenoy	Breuer, Nervi, Zehrfuss
1958	2. C.N.I.T., rond-point de la Défense	Camelot, de Mailly, Zehrfuss, Esquillan
1952	3. Maison Jaoul, 81, rue de Longchamp, Neuilly sur Seine	Le Corbusier
1960	4. Maison du Brésil, Cité Universitaire, avenue de la Porte de Gentilly	Le Corbusier
1956	5. Mémorial du Martyr Juif inconnu, 17, rue Geoffroy l'Asnier	Persitz, Goldberg
1959	6. Caisse d'Allocations Familiales de la Région Parisienne, rue Viala	Lopez, Reby
1950	7. Fédération du Bâtiment, 7, rue Lapérouse	Lopez, Gravereaux, Prouvé
1960	8. Fédération du Bâtiment, 9, rue Lapérouse	Badani, Roux-Dorlut, Kandjian
1955	9. Bureaux, 85, rue Jouffroy	Albert (avec Sarf)
1960	10. Bureaux, 54, boulevard de Grenelle	Fayeton
1960	11. Siège de la Compagnie Saint-Gobain, 62, bd Victor Hugo, Neuilly sur Seine	Aubert, Bonin
1959	12. Bureaux, 37, rue de la Victoire	Balladur, Lebeigle, Tostivin
1960	13. Bureaux, rue Pierre Demours	Mirabaud
1959	14. Bureaux et habitation, 23, av. Marceau	Ginsberg
1960	15. Immeuble, 59-65, boulevard Lannes	Ginsberg
1959	16. Immeuble, 67, boulevard Suchet	Dubuisson et Béguin
1959	17. Immeuble, rue Erlanger	Vago
1955	18. Immeuble, 5, square Mozart	Mirabaud et Prouvé
1960	19. Immeuble et station-service, 54, avenue de Versailles	Ginsberg et Ilinsky
1960	20. Gratte-ciel, 33, rue Croulebarbe	Albert, Boileau et Labourdette
1960	21. Centre Bullier, place Bullier	Lacoste et Popesco
1960	22. Agence Air France, rue Scribe	Charlotte Perriand, Lagneau, Weill
1952	23. Comité d'Accueil aux Etudiants Etrangers, 96, boulevard Raspail	Provelenghios
1960	24. Tennis couvert S.N.C.F., 399, rue de Vaugirard	Du Château
1959	25. Foyer de Jeunes, 132, bd de Charonne	Agard et Raimond
1957	26. Centre d'informations Boussois, 22, boulevard Malesherbes	Anger et Thual
1961	27. Immeuble d'habitation, 9, rue Mathurin Régnier	Candilis (avec WJB)
1956	28. Usine VéloSolex, 15-20, rue Latérale, Courbevoie	Devinoy
1960	29. Lycée, boulevard Soult	Dondel et Dhuit
1961	30. Maison de la Radio, quai de Passy	Henri Bernard
1956	31. Habitation, 19, rue du Docteur Blanche	Ginsberg et Ilinsky
1954	32. Habitation et station-service, 53-59, avenue du Maine	Le Caisne
1956	33. Bureaux, 3, rue Henri Heine	Vivien
1960	34. Bureaux E.D.F., rue du Dr Lancereaux	Coulon et Roux
1960	35. Siège de la Société Kuhlmann, porte Maillot	Coulon
1961	36. Immeuble Time-Life, avenue Matignon	Dufau
1961	37. Immeuble de bureaux de la Société Amby, rue Ancelle, Neuilly sur Seine	Carpentier
1959	38. Immeuble d'habitation, rue Claude Terrasse	Jaubert
1961	39. Laboratoires essais spéciaux E.D.F., 24, bd de la Libération, Saint Denis	Roa
1961	40. Immeuble d'habitation, boulevard du Château, Neuilly sur Seine	Croizé
1961	41. Immeuble d'habitation, quai de Boulogne	Ginsberg
1961	42. Patinoire, square Henri-Barbusse, Boulogne	Saint Calbre

DE LA RÉGION PARISIENNE

s

imond

ual

c WJB)

huit

rd

llinsky

oux

1953	Habitation d'A. Bloc, 6, rue des Capucins, Bellevue Meudon	
1956	Habitation, 70, avenue du Général Leclerc, Saint-Rémy les Chevreuse	Wogensky
1957	Habitation à Saint-Rémy les Chevreuse	Fayeton
1960	Habitation de Louis Carré à Bazoches	Aalto
1959	Habitation à Daumont	Parent
1959	Habitation près de Rambouillet	Chemineau, Mathieu
1960	Habitation à Chantilly	Roa
1953	Habitations « Les Blancs », Meudon	Sive
1958	Habitations à Blanc-Mesnil	Candilis
1959	Habitations rue du Perreux, Argenteuil	Aujame, Bataille, Hirvela, Chadzidakis
1959	Habitations rue Vieille Eglise, Croissy	Chemineau
1958	Habitations « Le Village », Villeneuve le Roi	Le Caisne, Rouquet, Pommarede
1960	Habitations, Louveciennes	Herbé, Le Couteur
1960	« Résidence de l'Abbaye », Meudon	Ginsberg, Ilinski
1960	« Les Erables », Meudon	Pottier, Tessier
1958-61	Centre d'Etudes Nucléaires, Fontenay aux Roses	Pierre Laborde
1959	Institut des Pétroles, Rueil	Dufau
1958	Centre Electronique de la Thomson Houston, Bagneux	A. Coulon
1961	Centre de Recherches du Syndicat de la Terre Cuite, Clamart	Heaume, Persitz
1950	Laboratoires E.D.F., Saint Denis	R. Coulon, A. Sive
1951	Usine de la Régie Renault, Flins	B.H. Zehrfuss
1958	Imprimerie, Maisons Alfort	Remondet, Schnider, Duval
1960	Entrepots Formont, Pantin	Zunz, du Chateau
1961	Centrale des Emballages Vides, Boulevard Masséna, Paris	R. Bechmann
1961	Centre commercial Athis-Mons	Marty, Heckly, Parent, Fourtaine
1959	Centre commercial, av. J. Perrin, Sceaux	Andrault et Parat
1960	Centre commercial, Marly les Grandes Terres	Lods, Beufé
1960	Centre commercial, Bois Colombes	Equipe Candilis
1959	Centre commercial de Rueil	Sonrel, Duthilleul, Parent
1955	Cité Universitaire, Antony	Beaudouin
1961	Centre de formation professionnelle à Cachan	Abraham
	Cantine de ce Centre	Camelot
1954	Ecole préfabriquée, Villejuif	Prouve
1960	Ecole à Sceaux	Herbé

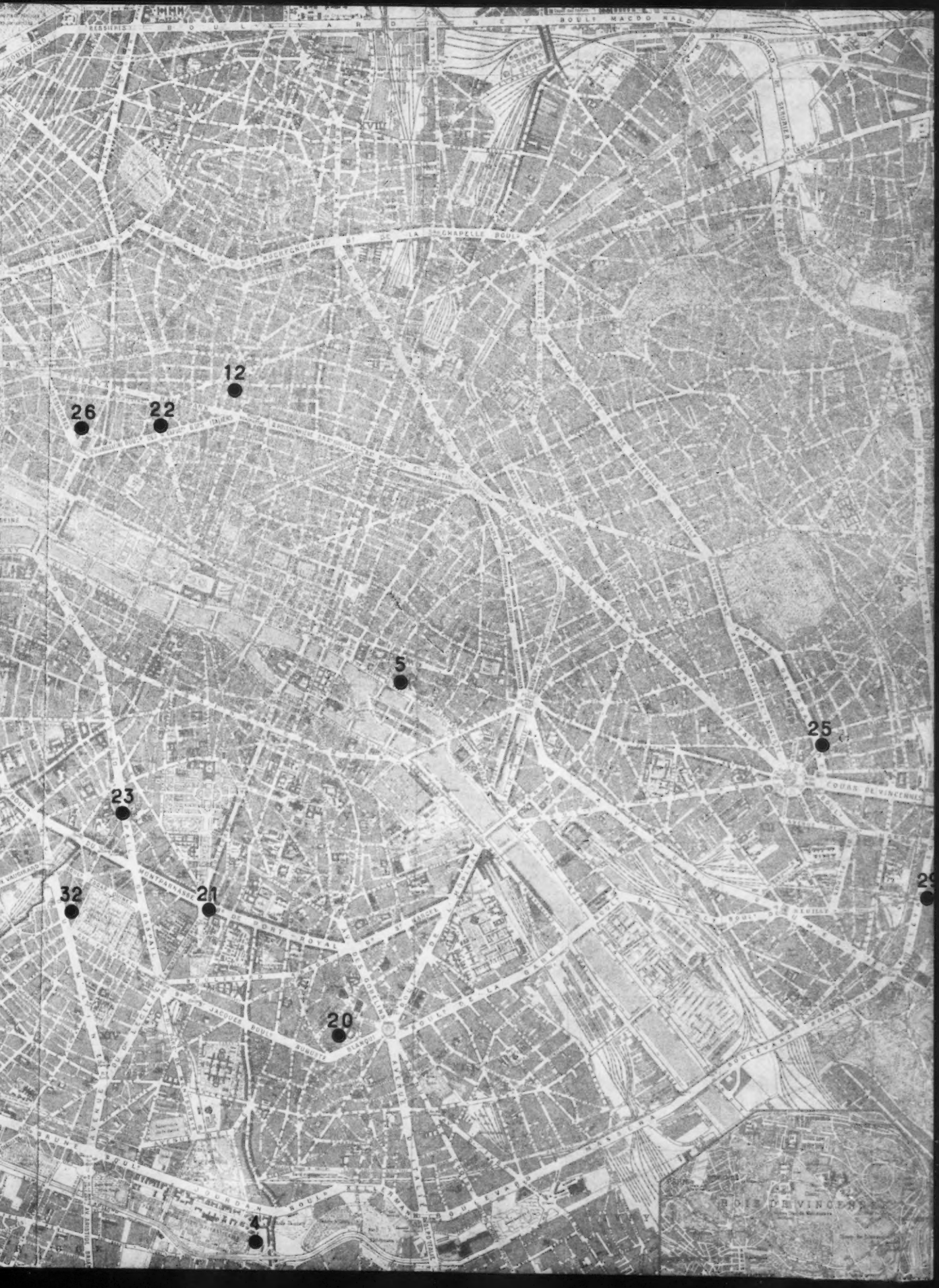
GRANDS ENSEMBLES

Aulnay-sous-Bois	Herbe	14.000 log.
St-Denis, Pierrefitte, Stains	Tambute	12.000 log.
Sarcelles	Boileau, Labourdette	9.000 log.
Garges les Gonesse	Divers programmes	8.000 log.
« La Dame Blanche »	Divers programmes	7.000 log.
La Courneuve	Tambute	4.382 log.
Villeneuve la Garenne	Herbe	5.750 log.
Epinay St Gratien	Michelin	6.000 log.
Argenteuil	Dubrulle	4.000 log.
Aubervilliers	Divers programmes	3.500 log.
Bondy	Divers programmes	3.000 log.
Drancy	Divers programmes	2.500 log.
Asnières	Divers programmes	2.030 log.
Pantin	Divers programmes	1.082 log.
St Ouen	Divers programmes	1.125 log.
Villiers le Bel	Badani, Roux-Dorlut	1.609 log.
Bobigny	Aillaud, Vedres	1.500 log.
Pantin	Aillaud	1.650 log.
Vitry sur Seine	Divers programmes	9.000 log.
Bagneux	Divers programmes	7.000 log.
Massy Antony	Sonrel, Duthilleul	9.000 log.
Chatenay Malabry	Sirvin	6.000 log.
Choisy le Roi	Divers programmes	2.700 log.
Fresnes	Divers programmes	2.556 log.
Plessis Robinson	Divers programmes	2.881 log.
Villejuif	Divers programmes	2.198 log.
Montrouge	Divers programmes	1.588 log.
Kremlin Bicêtre	Michelin	1.251 log.
Antony	Divers programmes	1.641 log.
Arcueil Gentilly	Divers programmes	1.136 log.
Athis Mons	Gravereaux	800 log.
Sceaux	Beaudouin	800 log.
Villeneuve le Roi	Le Caisne	540 log.
Velizy Villacoublay	Divers programmes	7.000 log.
Champigny	Divers programmes	4.500 log.
Créteil	Divers programmes	7.000 log.
Viry Chatillon	Novarina	1.800 log.
Meaux	Ginsberg	2.000 log.
Meaux	Divers programmes	5.000 log.
Maisons Alfort Alfortville	Divers programmes	4.000 log.
Montreuil	Divers programmes	2.000 log.
Bagnolet	Divers programmes	1.000 log.
Mantes la Jolie	Lopez, Holley	7.000 log.
Nanterre	Divers programmes	4.000 log.
Meudon la Forêt	Pouillon	2.500 log.
Poissy	Stoskopf	2.140 log.
Beauregard	Saubot, Warnery	1.500 log.
Marly les Grandes Terres	Lods, Honneger, Beufe	1.500 log.
Vernouillet	Stoskopf	800 log.
Les Mureaux	Stoskopf	636 log.

Carte de la région parisienne avec emplacements de certaines opérations en cours ou en projet.

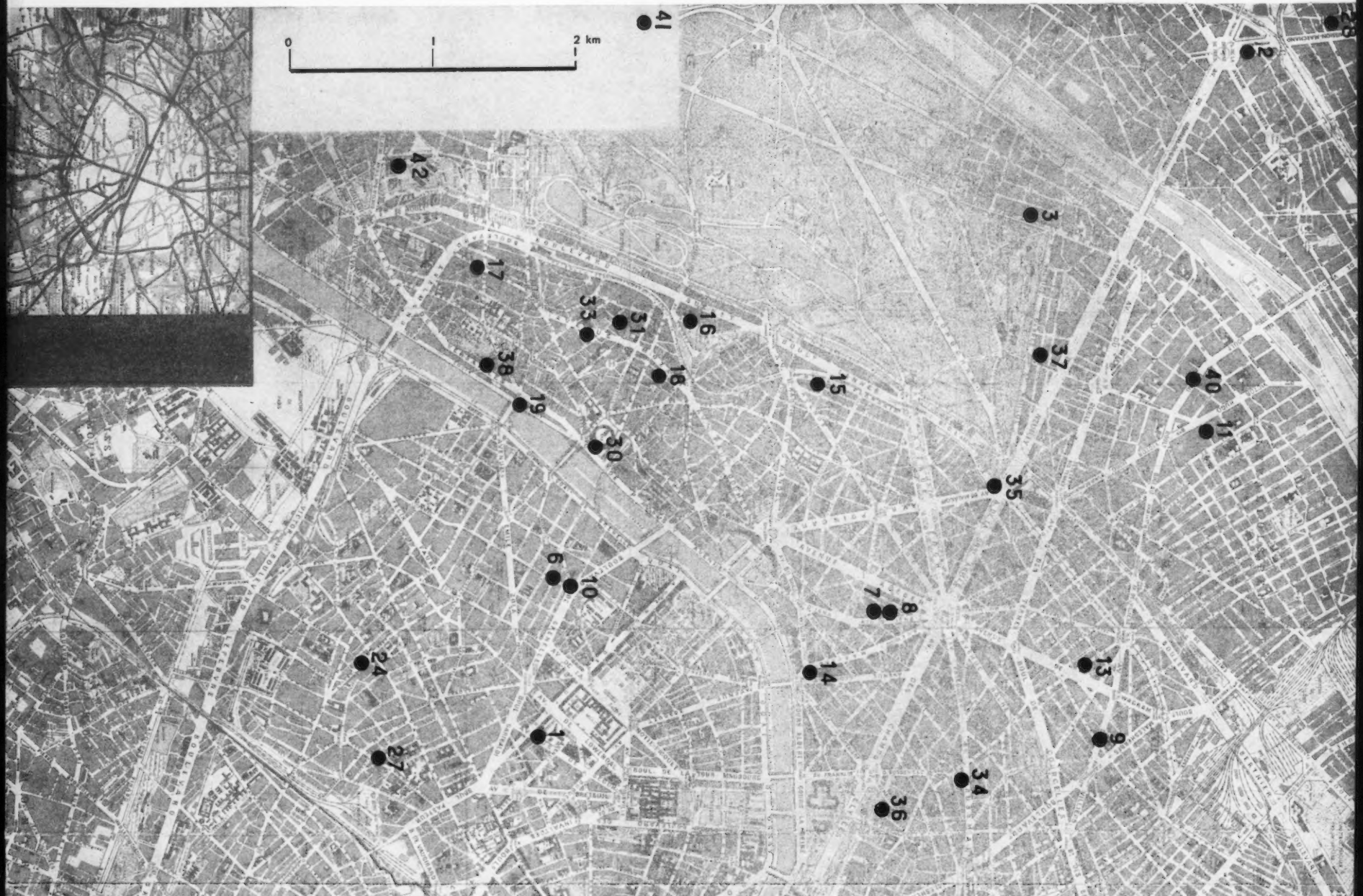
En grisé : grands ensembles. En noir : circuits proposés par l'A.A.

Ci-dessus : comparaison entre quelques opérations de plus de 800 logements prévues ou réalisées. Les chiffres cités ne peuvent être qu'approximatifs en raison de l'évolution des programmes. Ils correspondent soit à la totalité soit à une étape de construction.


12
26
22
5
25
23
32
21
20
4
29
BOIS DE VINCENNES

PARIS 1945-1961 CONSTRUCTIONS CARACTÉRISTIQUES

Plan Shell Berre.



VER

RÉ

VAU

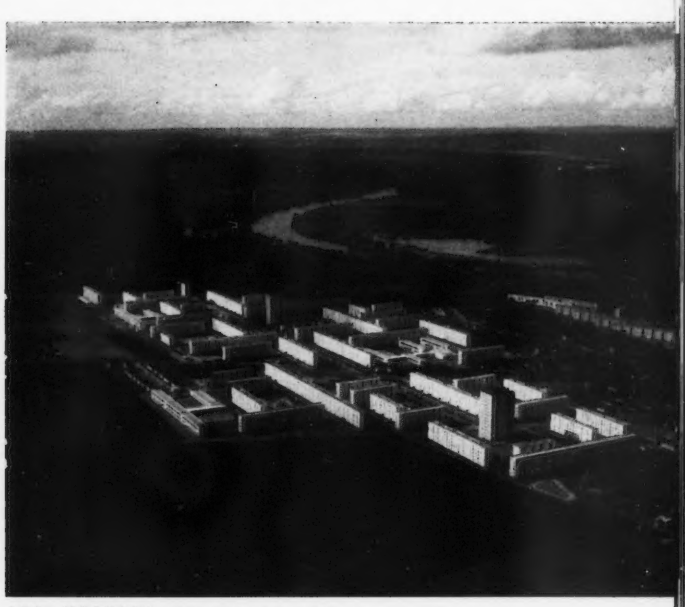
ME

VERNOUILLET STOSKOPF ARCHITECTE 800 logements.

POISSY "CITÉ BEAUREGARD" STOSKOPF ARCHITECTE 2.200 logements.

RÉGION PARISIENNE OUEST ET SUD-OUEST

VAUCRESSON "LE BELVÉDÈRE" "LES JONQUILLES" POTTIER ARCHITECTE 371 logements.



LES MUREAUX STOSKOPF ARCHITECTE 1.283 logements.

MEUDON LA FORÊT POUILLON ARCHITECTE 2.500 logements.

Photo P. Joly-V. Cardot.

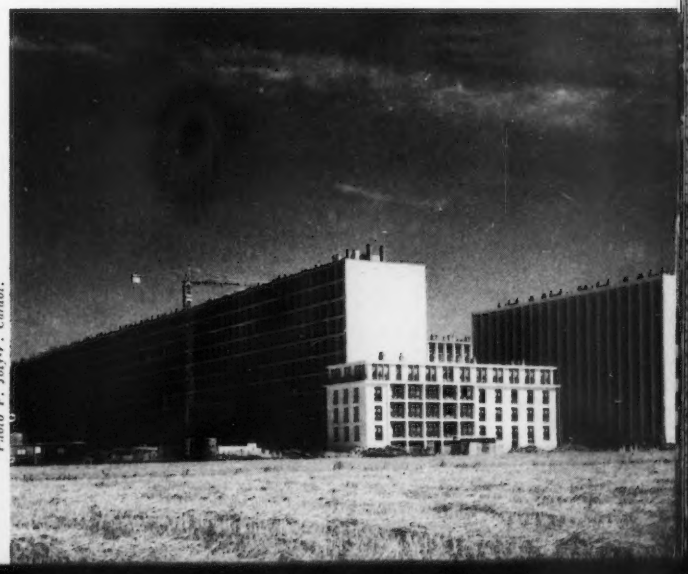


Photo Spirale-Perceval.

Photo du Ministère de la Construction.

SARCELLES **BOILEAU ET LABOURDETTE ARCHITECTES URBANISTES** **9.000 logements, dont 6.000 réalisés.**

RÉGION PARISIENNE NORD

Photo Durandaud.

Photo Perceval.

BOBIGNY "L'ABREUVOIR" **AILLAUD ET VEDRES ARCHITECTES URBANISTES** **1.500 logements.**

VILLENEUVE LA GARENNE **HERBE ARCHITECTE URBANISTE EN CHEF** **Zone nord : 3.000 logements prévus.** **Zone sud : 2.700 logements terminés.**

Photo Durandaud.

Photo P. Joly-Véra Cardot.

Photo Durandaud.

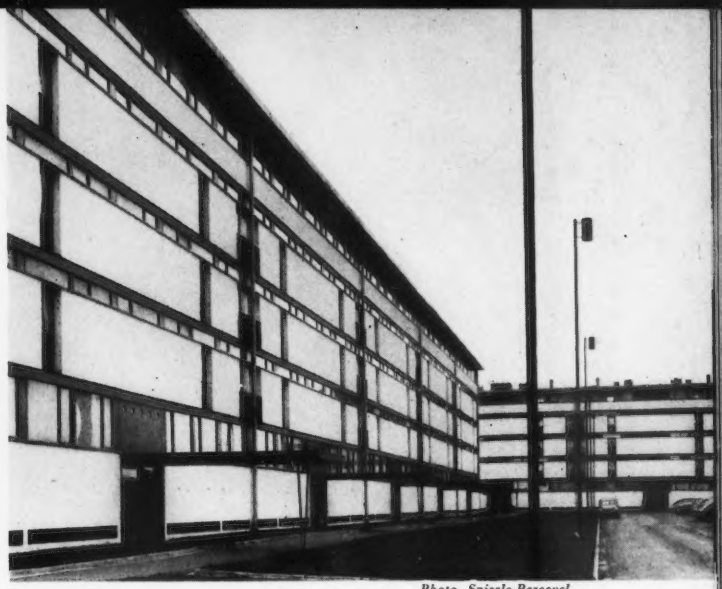


Photo Spirale-Perceval.

PIERREFITTE STAINS **DUBUISSON ET JAUSSERAND ARCHITECTES URBANISTES** **1.000 logements, dont 600 réalisés.**

Photo Durandaud.

Photo du Ministère de la Construction.

PANTIN "LES COURTILLIÈRES" **AILLAUD ARCHITECTE URBANISTE** **1.700 logements.**

BOBIGNY **CANDILIS ARCHITECTE** **727 logements.**

Photo Dony.

Photo Ministère de la Construction.

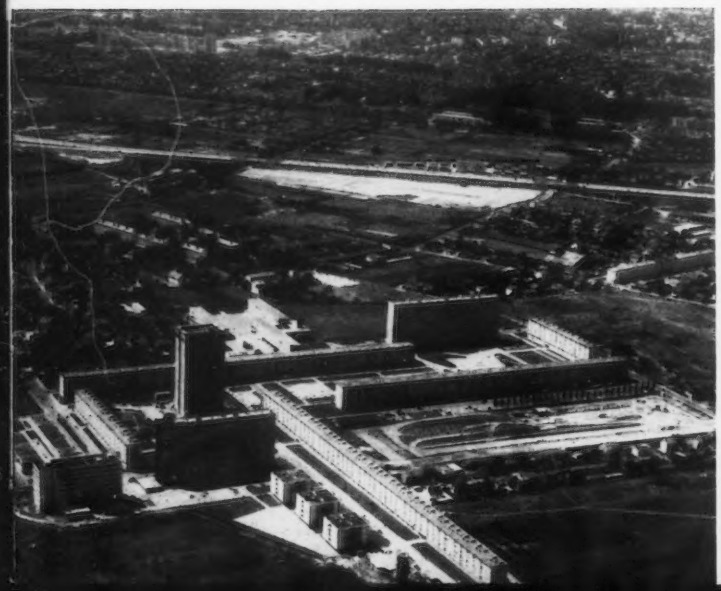
MASSY ANTONY SONREL DUTHILLEUL ARCHITECTES URBANISTES 9.000 logements dont 2.000 réalisés.

RÉGION PARISIENNE SUD

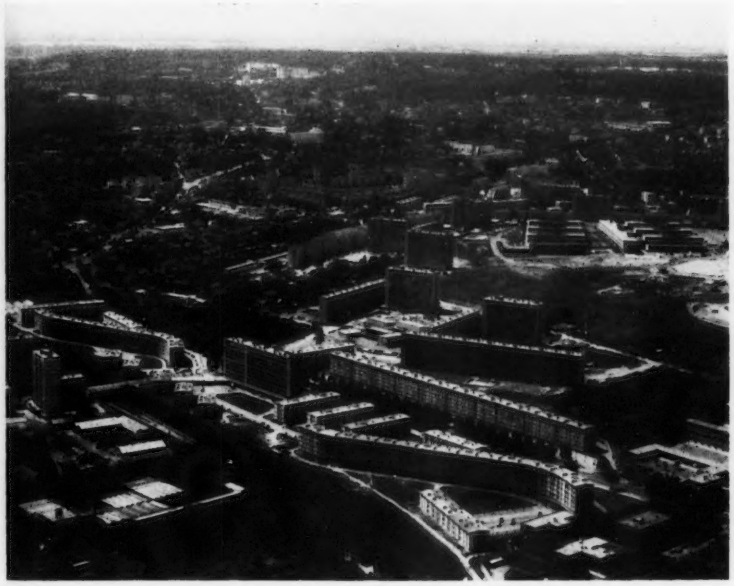
MONTROUGE GENTILLY Divers programmes, 3.500 logements.

BAGNEUX Divers programmes, 2.000 logements. On remarque à l'extrême gauche les habitations en bande continue édifiées en 1931 par Beaudouin et Lods architectes.

CHEVILLY LARUE "LES SORBETIÈRES" FAYETON 990 logements.



FONTENAY AUX ROSES "LES BUFFETS" LAGNEAU WEILL DIMITRIJEVIC ARCHITECTES 260 logements.
Au centre : « Les Buffets ». Au fond, amorce de l'ensemble de 1.800 logements. Gillet Gomis Peccoux Bodiansky architectes.



BAGNEUX SCEAUX FONTENAY AUX ROSES HERBÉ, LE COUTEUR ARCH. 2.000 logements
A droite, au second plan : le Centre électronique de la Thomson Houston. R. Coulon arch.

Photo Spirale.

SCEAUX "LES BAS COUDRAIS" BEAUDOUIN ARCHITECTE 800 logements.

FONTENAY AUX ROSES Détail de la photographie ci-dessus (1.500 logements.

ATHIS-MONS GRAVEREAUX ARCHITECTE EN CHEF 1.268 logements.

Photo Durandaud.

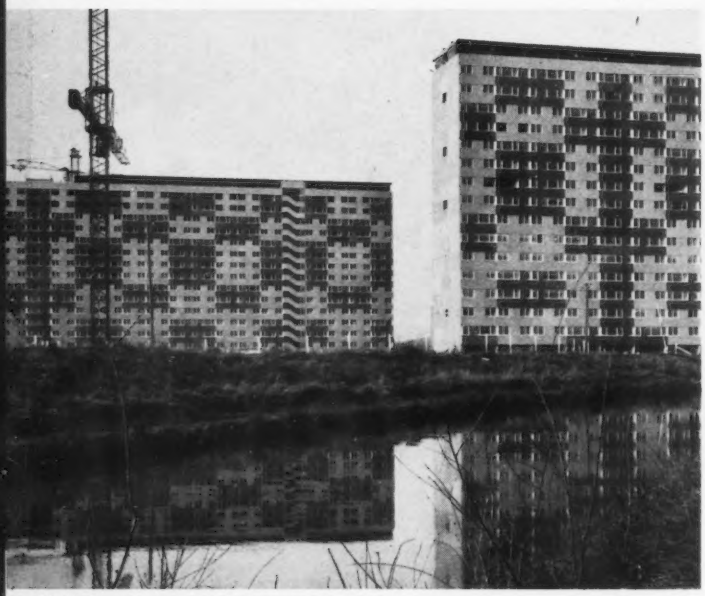
ÉPINAY MICHELIN ARCHITECTE URBANISTE 5.000 logements dont 3.895 réalisés.

VILLIERS LE BEL BADANI ROUX DORLUT ARCHITECTES 1.339 logements.

Photo Spirale Perceval.

RÉGION PARISIENNE

NORD



MEAUX GINSBERG ARCHITECTE URBANISTE 2.000 logements.

MAISON ALFORT 2.000 logements.

Photo Spirale Perceval.

EST

SUD

VIRY CHATILLON NOVARINA ARCHITECTE 2.342 logements dont 1.749 réalisés.

Photos Spirale Perceval.

CRÉTEIL STOSKOPF ARCHITECTE 3.800 logements.

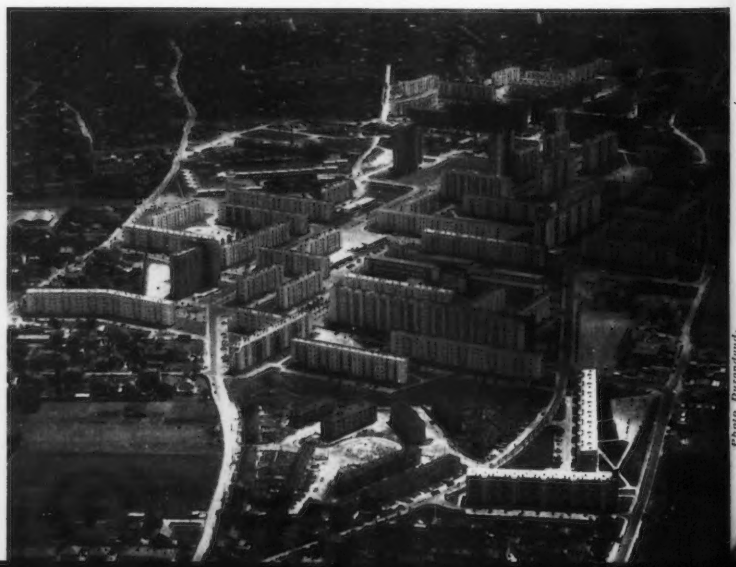


Photo Durandaud.
Photo Spirale Perceval.

Photo Spirale Perceval.

VILLEJUIF Divers programmes 2.000 logements.

VILLEJUIF HEAUME ET PERSITZ ARCHITECTES 200 logements.

ORD

SUD

Photo Spirale Perceval.

MAISONS ALFORT HEAUME ET PERSITZ ARCHITECTES
Tour de 20 étages, 120 logements et immeuble de 9 étages (100 m de longueur).

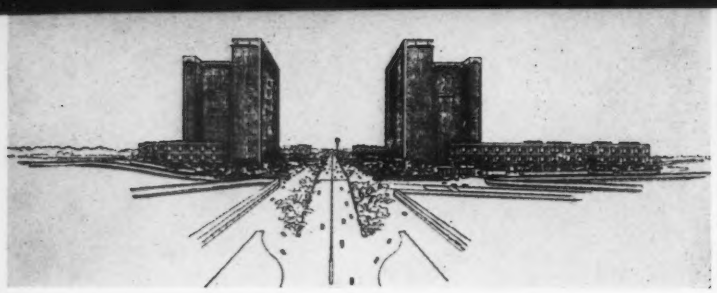
IVRY
CANDILIS ARCHITECTE
Tour de 112 logements.

EST

SUD

SUCY EN BRIE LOPEZ ZAVARONI ARCHITECTES 612 logements.

Photo Spirale Perceval.



Projet de Le Corbusier.

Depuis plus de cinquante ans il est envisagé de prolonger du rond-point de la Défense jusqu'en forêt de Saint-Germain le grand axe urbain qui, des Tuileries au rond-point de la Défense, est jalonné par la Concorde, les Champs-Elysées, l'Etoile, l'avenue de la Grande-Armée, la porte Maillot, l'avenue de Neuilly, le pont de Neuilly et l'avenue du Général-de-Gaulle.

La région dite « de la Défense » est située de part et d'autre de cet axe à partir du pont de Neuilly.

Aucune proposition d'aménagement ne peut être étudiée pour cette région sans tenir compte du contexte général du plan directeur d'aménagement de la Région Parisienne qui a été pris en considération par un arrêté ministériel du 12 janvier 1956.

Correspondant à ce plan de 1956, un premier plan directeur de la région de la Défense a été approuvé par décret ministériel le 20 octobre 1956 ; il prévoit :

— la création d'une voie directe qui, traversant la plaine de Nanterre, l'île de Chatou et la plaine de Montesson, aboutira à la terrasse de Saint-Germain ;

— la création d'une liaison ferroviaire souterraine entre le pont de Neuilly et le rond-point de la Défense ; cette liaison, prévue en grand gabarit pour permettre le passage des rames banlieue de la S.N.C.F., constituera l'amorce de la transversale Est-Ouest du réseau express régional ;

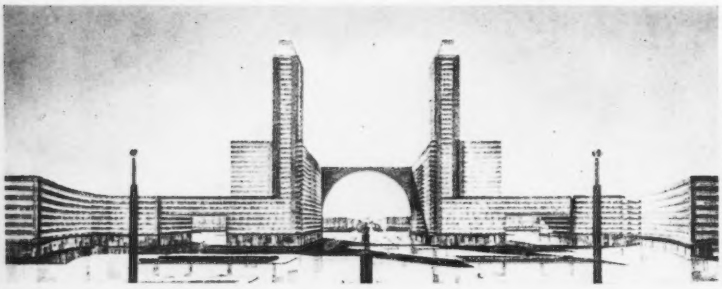
— la création sur Courbevoie et Puteaux, aux abords immédiats du rond-point lui-même, d'une zone « affectée à un genre spécial d'occupation », c'est-à-dire d'un important quartier d'affaires et d'habitation ;

— la création de part et d'autre de l'axe Tuileries-forêt de Saint-Germain, entre la voie ferrée Paris-Versailles et la Seine à Chatou, d'un vaste espace libre public susceptible de recevoir des manifestations temporaires ou permanentes ;

— la création sur Nanterre, d'importants quartiers d'affaires.

PARIS ET RÉGION PARISIENNE

M. Léon Rosenthal avait organisé en 1929 un concours entre architectes pour exploiter les terrains de Luna Park qu'il avait l'intention d'acquérir. Son désir était de constituer là un centre de l'automobile, tout en aménageant la sortie Ouest de Paris, au point de liaison de l'avenue de la Grande-Armée et de l'avenue de la Défense. La Ville de Paris avait l'intention, de son côté, d'aménager cette zone en place de la Victoire. Cet aménagement devait constituer une porte monumentale à Paris.

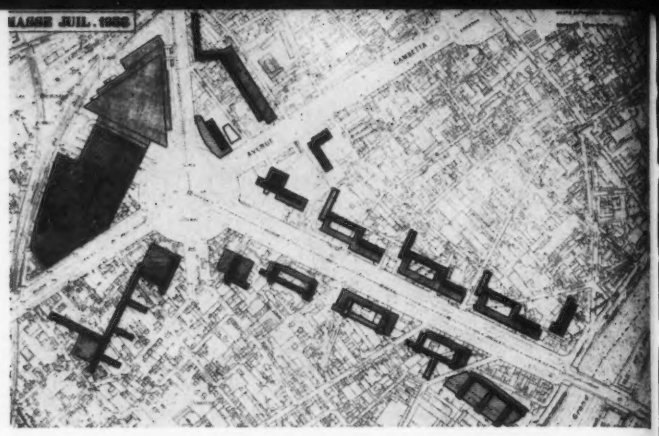


Projet de Mallet-Stevens.

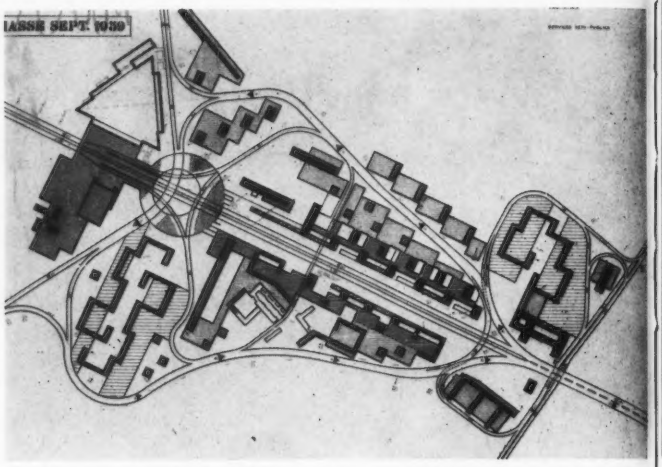
Dans son projet, Le Corbusier avait défini un classement de la circulation permettant d'établir, au niveau supérieur, une plate-forme, véritable forum au droit duquel étaient disposés deux gratte-ciel avec magasins, restaurants, salle de concerts, etc. Toutefois, bien qu'il répondit au désir

Projet d'Auguste Perret.

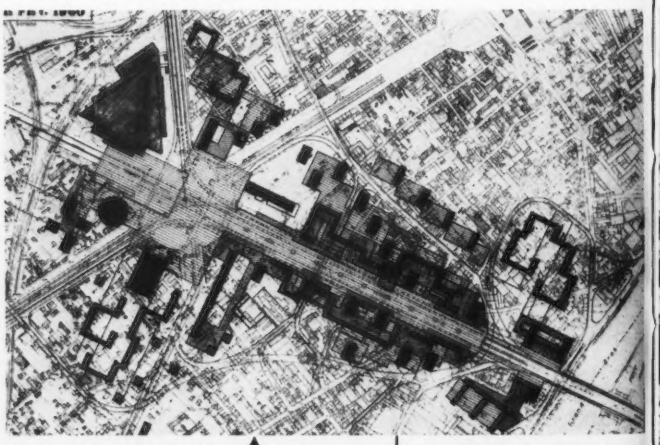
de L. Rosenthal, Le Corbusier s'élevait contre le principe de gratte-ciel à cet endroit, ceux-ci devant être, à son avis, édifiés au centre d'une ville et non à la périphérie.



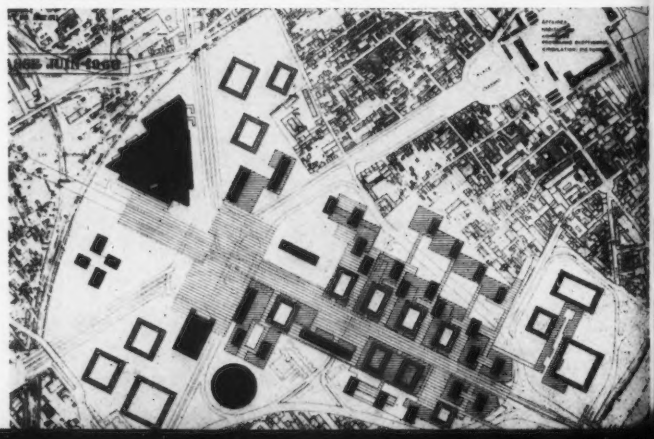
Plan de masse, juillet 1958. Camelot de Mailly et Zehrfuss, architectes.

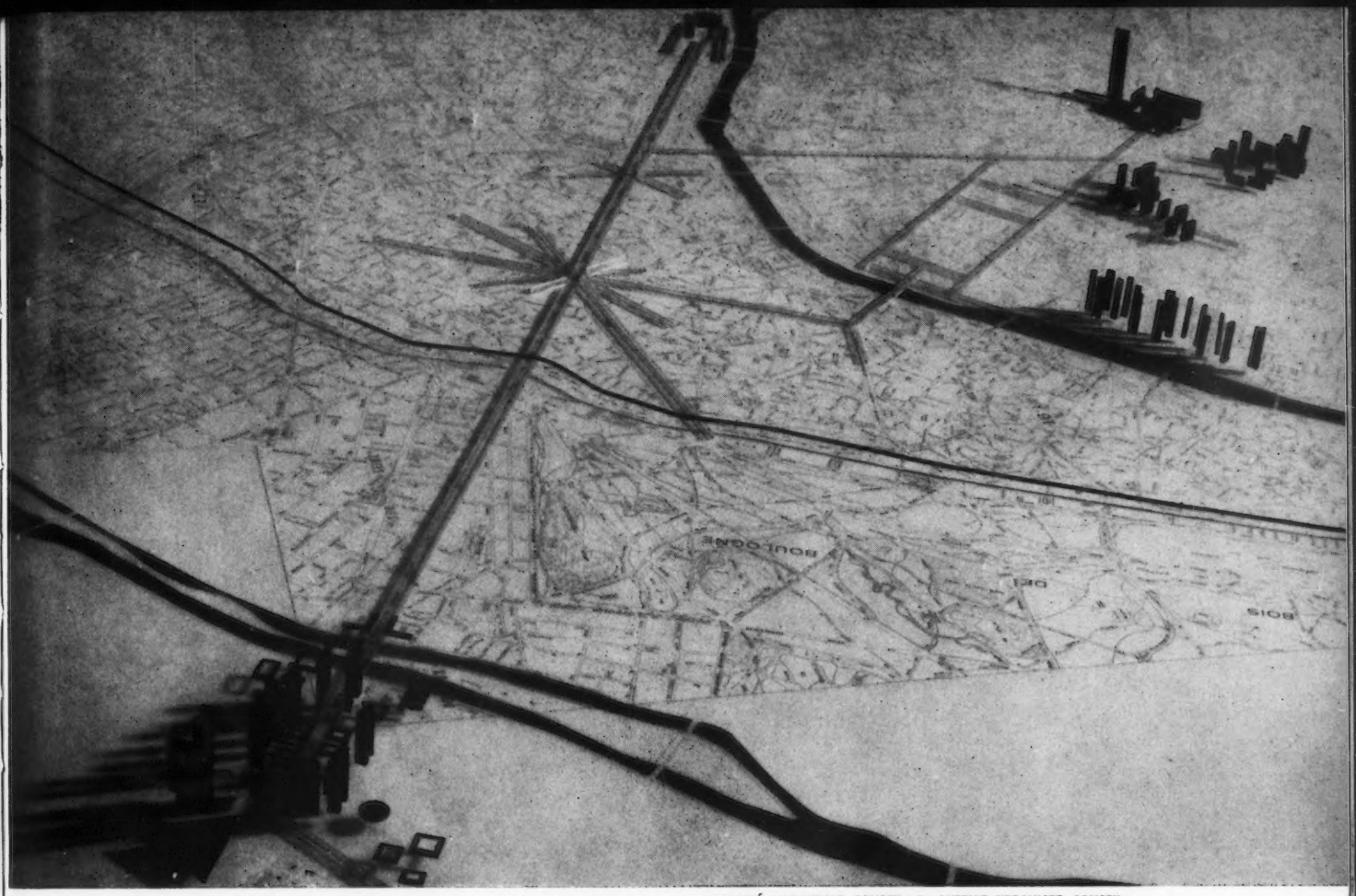


Plan de masse, septembre 1959. R. Auzelle, urbaniste conseil ; I. Jankovic, architecte urbaniste, et Division des Etudes de l'Etablissement Public.



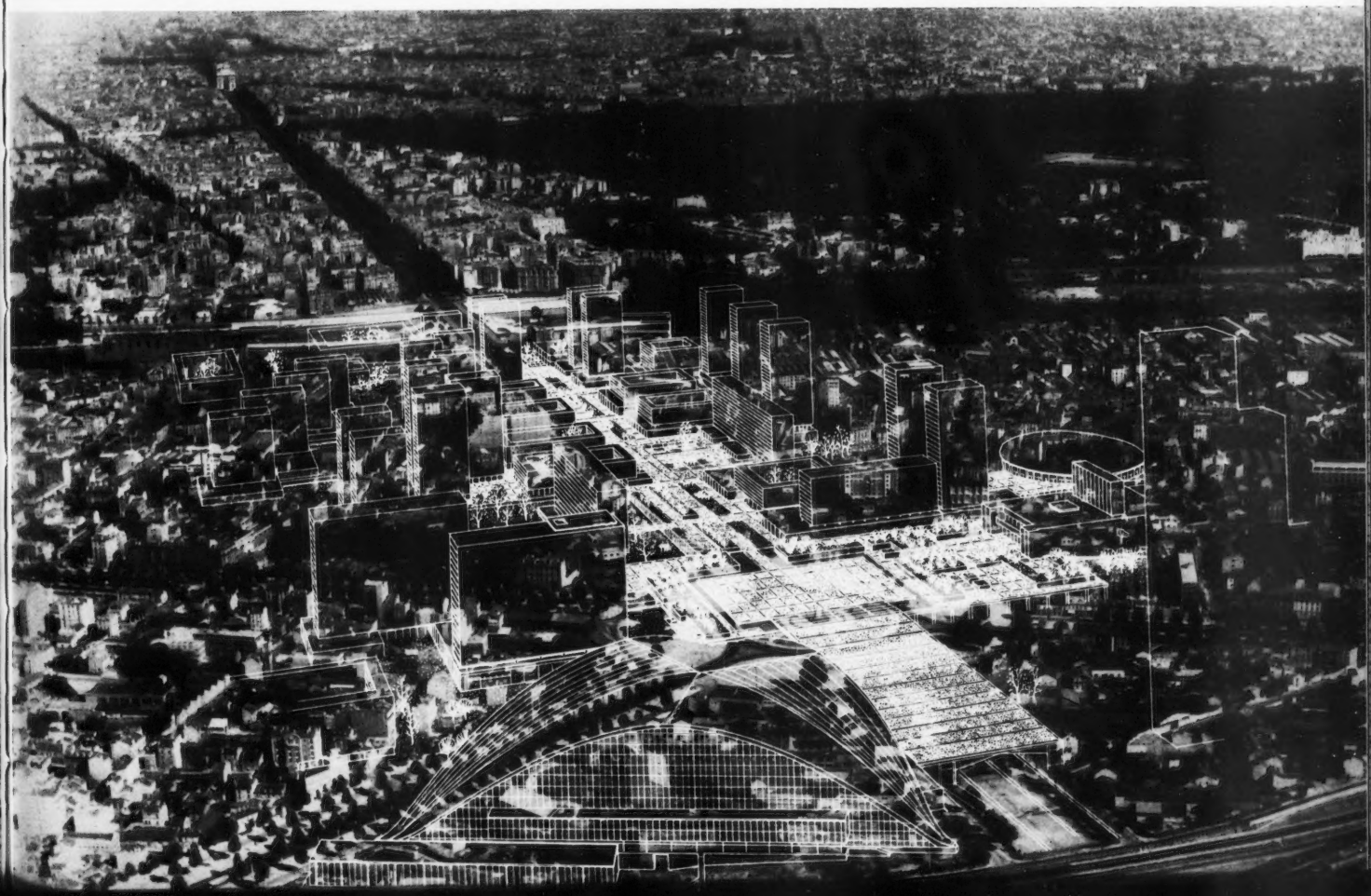
Plans de masse, février 1960 ↑ et juin 1960. ↓ Pour ces deux plans, même équipe : Paul Herbé, architecte conseil ; R. Auzelle, urbaniste conseil ; Camelot, de Mailly et Zehrfuss, architectes chefs de groupe. Division des Etudes de l'Etablissement Public : Cl. Boistière, chef de division ; Alsina, Collette, Joly et Porteu, architectes urbanistes.





AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE LA DÉFENSE

P. HERBÉ ARCHITECTE CONSEIL, R. AUZELLE URBANISTE CONSEIL
R. CAMELOT, J. DE MAILLY, B. H. ZEHRFUSS ARCHITECTES CHEFS DE GROUPE
DIVISION DES ÉTUDES DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC



AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DE LA DÉFENSE

Bien que notre point de vue soit assez différent de celui des auteurs du projet d'Aménagement de la Région de la Défense, nous avons tenu à leur ouvrir largement nos colonnes pour leur permettre de faire un exposé complet de leurs propositions.

Légèrement modifié, le plan de 1956 était en cours d'approbation et avait même déjà été soumis aux formalités de l'enquête publique, en juillet 1957, lorsqu'un décret du 9 septembre 1958 créa un établissement public spécial en vue de réaliser l'aménagement de l'ensemble de cette région.

Le Gouvernement a tenu à donner à cet établissement, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière un caractère industriel et commercial qui assure à son action un maximum d'efficacité et de souplesse.

Son Conseil d'administration est bipartite. Il comprend, d'une part, huit représentants des collectivités locales et établissements publics représentés (maires des trois communes, trois conseillers généraux, un représentant de la Chambre de Commerce de Paris, un représentant des transports parisiens); d'autre part, huit représentants de l'Etat.

L'Etablissement Public est chargé, notamment, de poursuivre les études d'aménagement, de réaliser les acquisitions foncières nécessaires (il dispose, à cet effet, du pouvoir d'exproprier et a déjà procédé à des expropriations très importantes), d'organiser la libération des terrains en promouvant, à cet effet, les programmes de constructions, de relogement (H.L.M. notamment), de coordonner l'ensemble des travaux et de procéder directement à la plupart d'entre eux, soit en son nom propre, soit par délégation des services publics intéressés, enfin, d'organiser l'ensemble des programmes de constructions en passant, à cet effet, des conventions avec les organismes constructeurs intéressés.

Il y a deux ans déjà que l'Etablissement Public pour l'aménagement de la région de la Défense a été créé.

Depuis cette date, l'équipe d'administrateurs, d'ingénieurs, d'architectes et d'urbanistes que son directeur général a la chance et l'honneur d'avoir pu grouper autour de lui, a repris l'ensemble des études.

Depuis deux ans, ces hommes, de formation et de disciplines différentes, ont œuvré en commun avec toute leur foi et tout leur enthousiasme. Leur effort a particulièrement porté sur la zone I de cette région, celle qui se trouve située de part et d'autre de l'avenue du Général de Gaulle, entre le pont de Neuilly et le rond-point de la Défense, et, autour de ce rond-point, sur les territoires des communes de Courbevoie et Puteaux.

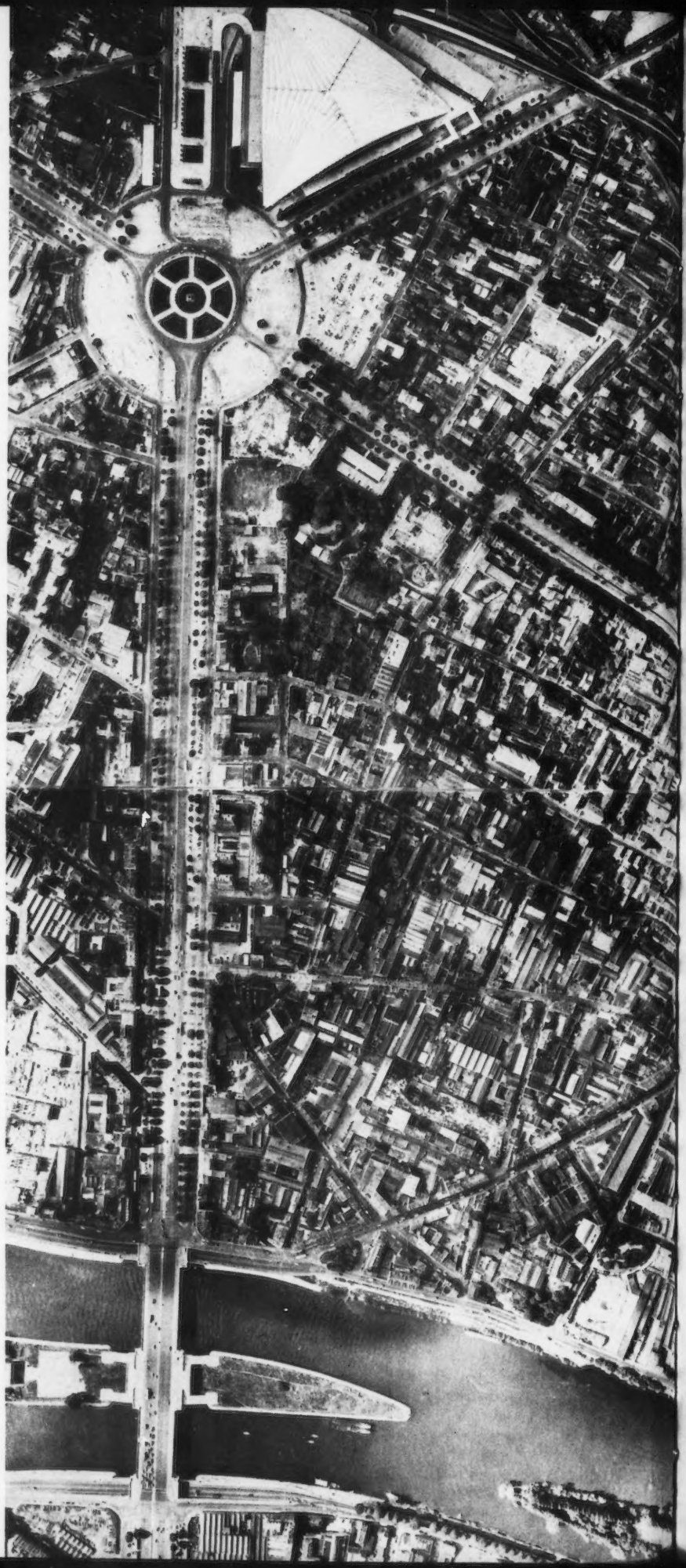
C'est en effet sur cette zone, la plus proche de l'agglomération parisienne, et par conséquent la plus urbanisée sinon la mieux urbanisée, que la nécessité d'un aménagement rapide se faisait le plus sentir.

Les études afférentes à ce secteur se poursuivent activement; elles sont cependant suffisamment avancées pour pouvoir être dès maintenant portées à la connaissance des lecteurs de « l'Architecture d'Aujourd'hui ».

Tous ceux qui les mènent sont bien placés pour en connaître les difficultés; c'est donc en toute modestie qu'ils les présentent, persuadés en tous cas que les premiers coups de pioche qui vont être donnés dans les mois qui viennent marqueront le début d'une œuvre exaltante puisqu'elle aboutira, dans les toutes prochaines années, à donner plus de bonheur, plus de richesse et plus de beauté à un quartier dont la géographie et l'histoire ont déjà fait l'un des hauts lieux de l'agglomération parisienne.

André PROTHIN

Directeur général de l'Etablissement Public pour l'aménagement de la région de la Défense. 1



OBJECTIFS RECHERCHES.

Créer un nouveau centre d'affaires et de résidence et le concevoir pour qu'il présente le maximum de facilités et d'agrément : accès aisé et rapide tant pour les voitures particulières et les camions de livraison que pour les transports en commun, grandes possibilités de stationnement, circulation facile et sûre des piétons, au milieu d'espaces verts.

Organiser ce quartier de manière non seulement à ne pas compromettre la circulation intense qui passe déjà sur l'axe Défense-Pont de Neuilly (45.000 véhicules par jour), mais encore à en améliorer l'écoulement tout en donnant des possibilités supplémentaires de débit.

Aménager cette zone en fonction du site caractérisé par une différence de niveau de 22 m entre le Rond Point et le Pont de Neuilly.

Rechercher le respect de la perspective urbaine unique dans laquelle elle s'inscrit.

L'importance des problèmes de la circulation a été à la base même de la conception du parti urbanistique.

SYSTEME DE CIRCULATION ET ACCES.

Pour concilier l'existence d'un grand quartier d'affaires et d'habitation avec l'organisation d'une circulation rapide et à grand débit, il est indispensable de différencier les diverses circulations à grande distance, régionale et locale, en supprimant tout croisement à niveau et en organisant soigneusement les points de confluence.

On pouvait envisager deux solutions : soit de détourner vers la périphérie la circulation à grande distance et régionale, la desserte locale se faisant en ce cas par le centre traité en mail, mais cette solution qui conduisait à imposer à la circulation à grande distance des tracés plus longs avec des courbes très accentuées a été, de ce fait, abandonnée ; soit au contraire, de concentrer la circulation à grande distance sur le grand axe et de diriger la circulation locale vers la périphérie, la desserte du quartier d'affaires se faisant alors de l'extérieur ; c'est cette solution qui, permettant en définitive une circulation lointaine plus rapide, a été retenue en accord avec les services du Ministère des Travaux Publics.

STATIONNEMENT POUR 20.000 VOITURES AU MOINS.

En ce qui concerne plus particulièrement ce problème d'accès, un examen de la topographie existante révèle que le profil de l'avenue du Général de Gaulle a été obtenu au moyen de remblais rapportés sur le terrain naturel, remblais qui ont laissé de part et d'autre de l'avenue des zones en contre-bas qu'il fut décidé d'utiliser pour construire des bâtiments à usage de parkings au-dessus desquels viendront s'implanter des immeubles.

Autrement dit, plutôt que de creuser profondément, solution onéreuse, le simple fait de construire plusieurs niveaux de parkings au-dessus du sol naturel, permettait une occupation rationnelle de volumes difficilement utilisables, et ceci en adoptant la solution la plus économique.

C'est donc directement au pied des immeubles qu'il sera possible à chaque usager de laisser son véhicule et c'est encore par ce moyen que sera assurée la desserte commerciale.

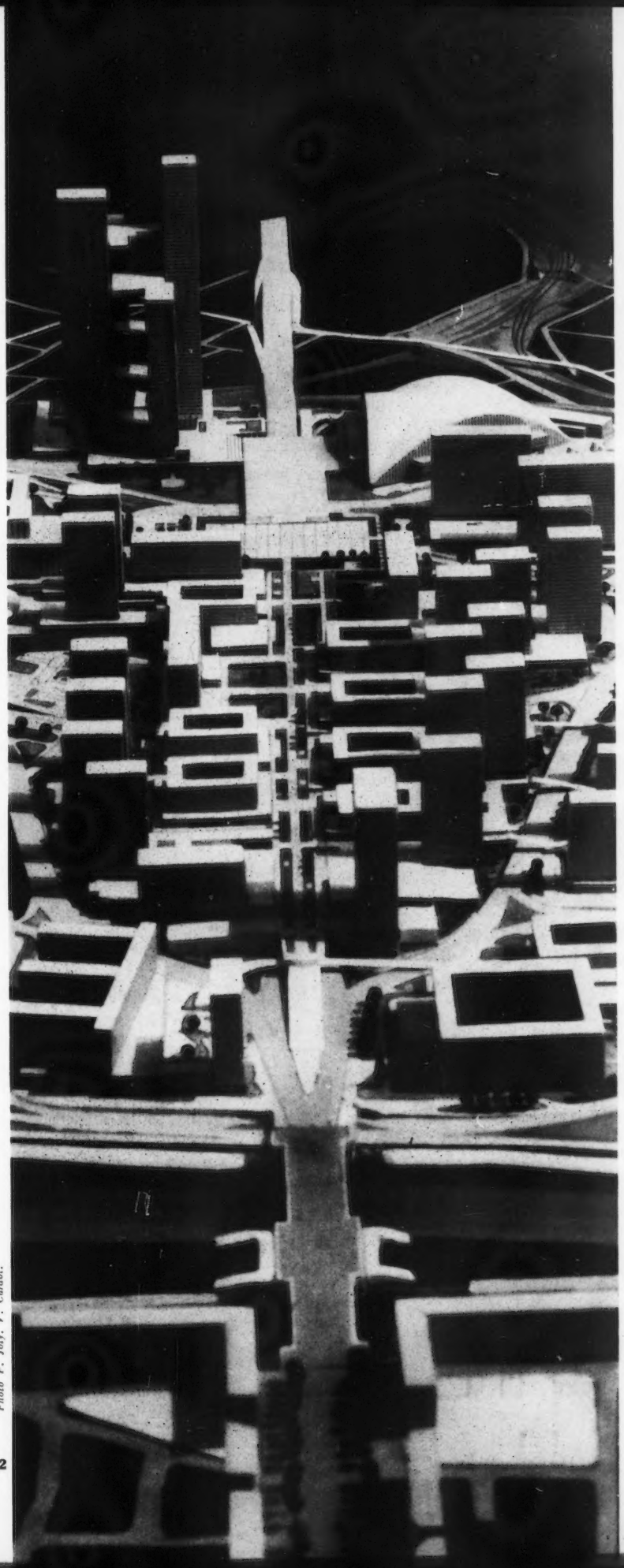
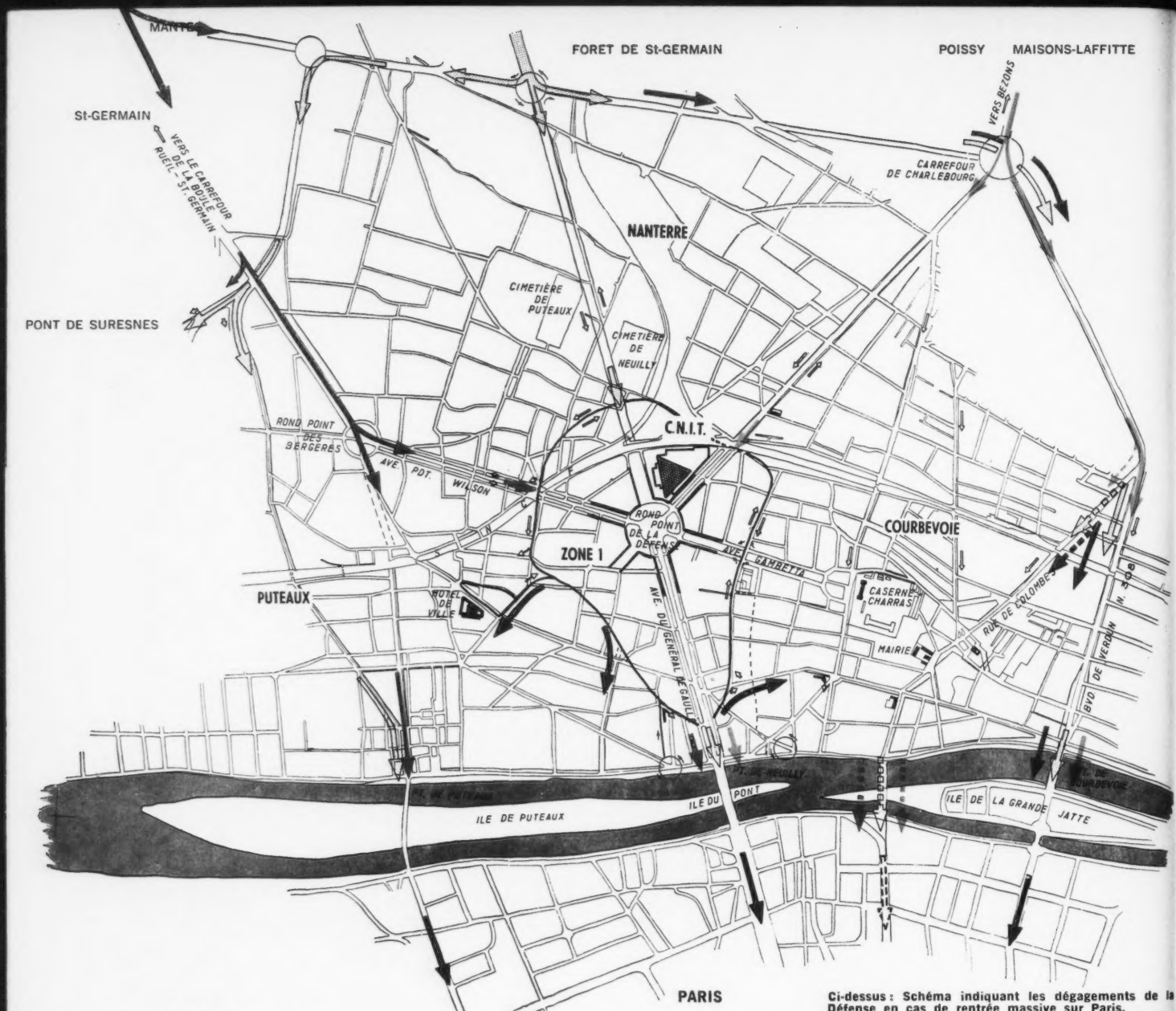


Photo P. Joly, V. Cardot.

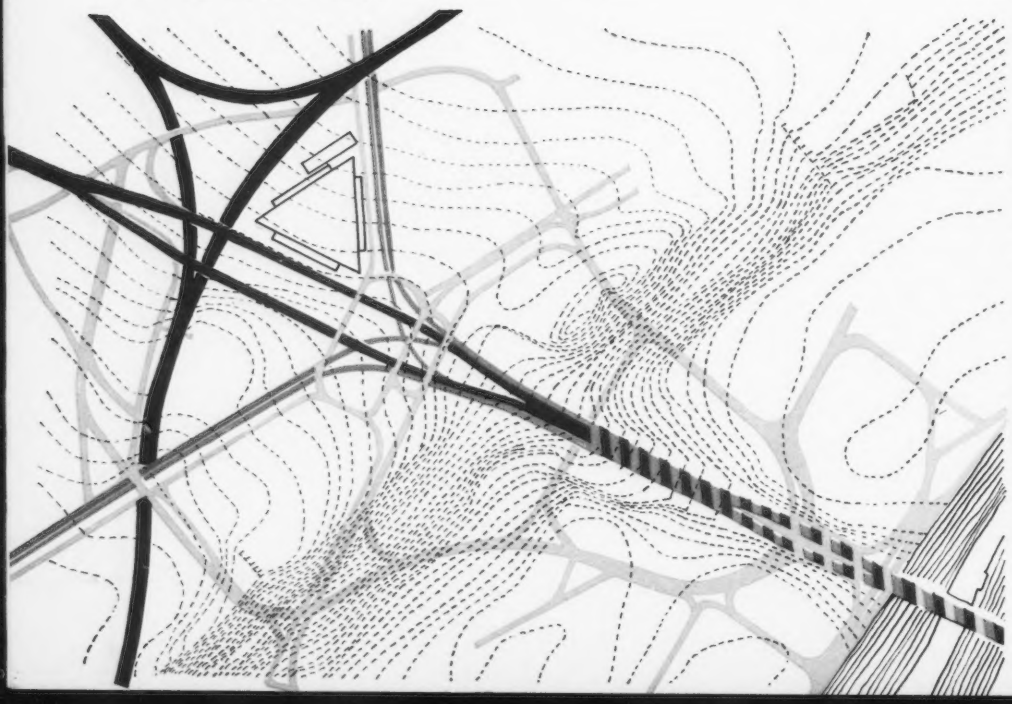
1. Vue aérienne de l'état actuel de la région de la Défense du Pont de Neuilly à la voie ferrée Saint-Lazare Versailles-Rive gauche. On remarque le Centre National des Industries et des Techniques (C.N.I.T.) réalisé en 1958. (Camelot, de Mailly et Zehrfuss, architectes ; Esquillan, ingénieur). 2. Détail de la maquette du projet (dernière étude en cours).

On notera que les dispositions concernant les têtes de ponts côté Neuilly et côté Puteaux ne sont pas encore arrêtées de manière définitive.

2



LA DÉFENSE ZONE I



Ci-dessus : Schéma indiquant les dégagements de la Défense en cas de rentrée massive sur Paris.
En temps normal, toutes les circulations traversent la zone de la Défense et empruntent le pont de Neuilly. En cas d'engorgement, plusieurs possibilités indiquées en rouge, grisé ou orange sont offertes pour éviter de pénétrer dans la région de la Défense.
En provenance de Mantes et Saint-Germain : détournement par les carrefours de la Boule et de Charlebourg pour atteindre l'un des deux ponts en construction, l'un à Courbevoie, l'autre à l'extrémité de l'île de la Jatte ou le pont de Puteaux.
En provenance de la forêt de Saint-Germain : détournement par Puteaux vers le pont de Suresnes et par le carrefour de Charlebourg vers les ponts futurs.
En provenance de Poissy ou Maisons-Laffitte : accès direct à l'un ou l'autre de ces ponts.
Les petites flèches cernées de noir indiquent le sens de circulation sur les voies périphériques de la zone 1 ; les flèches en noir plein indiquent toutes les possibilités de regagner Paris.

Ci-contre : Schéma de circulation dans la zone I.
En rouge : circulation grande distance.
En orange : circulation régionale.
En jaune : circulation locale.
En noir : voies ferrées.

En page de droite : Maquette du projet d'aménagement. A. Bureaux. B. Immeubles d'habitation disposés autour de très vastes jardins dont les dimensions sont au minimum de 36 m et au maximum de 80 m. C. « C.N.I.T. » D. Bâtiments destinés à des manifestations populaires, sportives, culturelles, etc. E. Les deux grands parvis recouvrant la voie de circulation à grande distance représentent l'aboutissement de tous les parcours piétons reliant les bâtiments entre eux. F. Tour-signal en cours d'étude dont le programme comporte : bureaux, hôtel, service d'accueil et Palais des Congrès. G. Bâtiment dont la construction a été autorisée en 1958 avant l'élaboration du plan actuel d'aménagement de la zone I. H. Mairie de Puteaux dont les liaisons avec le futur centre d'affaires ont été étudiées. I. Caserne Charras (rénovation prévue).

TTE

ts de la

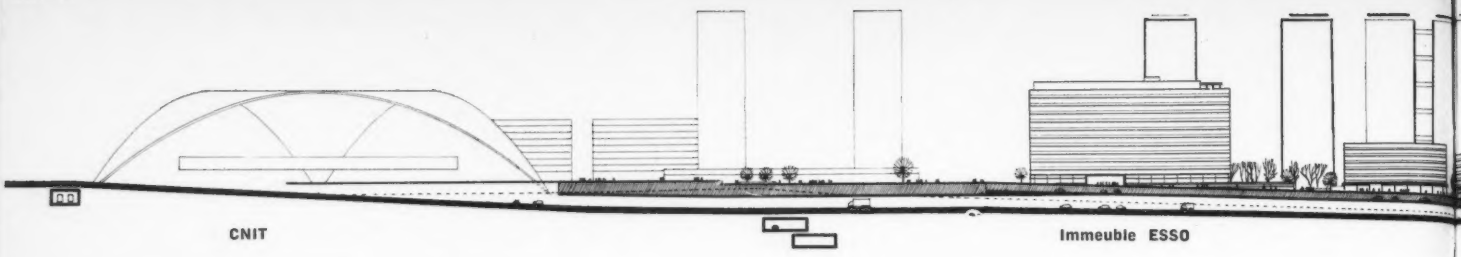
raversent
pont de
ssibilités
tes pour
ise.
détour-
Charle-
onstruc-
de l'Ile

détour-
s et par
futurs.
: accès

le sens
zone 1 ;
possibi-

e I.

gement.
s autour
sont au
80 m.
nifesta-
es deux
ation à
de tous
tre eux.
gramme
: Palais
n a été
actuel
Puteaux
ont été
e).



CREATION D'UN ENSEMBLE VIVANT ET HOMOGENE (HABITATION, TRAVAIL, LOISIRS).

La solution adoptée offrait évidemment certaines garanties quant à la possibilité d'obtenir un système de circulation automobile satisfaisant. Mais la création d'un courant de circulation ininterrompue et importante aboutissait à couper le centre d'affaires projeté en deux éléments qui n'avaient pratiquement plus aucune communication entre eux. Certes, il s'avérait possible d'envisager la création de deux centres d'affaires, mais cette solution ne répondait plus au programme envisagé.

D'autre part, afin de respecter au maximum les aménagements prévus, le tracé des voies périphériques ne s'écartait que légèrement de l'axe et aboutissait en fait à créer deux petits îlots ceinturés par des voies au trafic intense et bruyant.

S'il pouvait encore être concevable, en raison de la fermeture étanche exigée par la climatisation, d'implanter des bâtiments à usage de bureaux, non à proximité immédiate d'une voie de grand trafic, mais dans une zone relativement proche de celle-ci, il n'aurait pu être question d'implanter dans les mêmes conditions des immeubles d'habitation. En effet, il ne s'agissait pas de créer uniquement un centre d'affaires, mais de prévoir aussi des appartements pour les 3.000 familles que l'aménagement nouveau obligerait à déplacer et à reloger.

C'est pour éviter la division du quartier en deux îlots, c'est aussi pour réaliser un ensemble homogène et en voulant placer les immeubles d'habitation dans des zones calmes que la nécessité de la couverture de la voie de circulation centrale s'est peu à peu imposée. La dalle qui la recouvre assure en outre des liaisons satisfaisantes pour la circulation des piétons et elle supprime presque complètement la source de bruit la plus importante. Enfin, elle permet la disposition rationnelle d'immeubles d'habitation et de bâtiments à usage de bureaux, ceci dans une proportion beaucoup plus grande.

En ce qui concerne les loisirs, il a été prévu, outre plus de 27 ha. de jardins, sur les 49 ha. offerts aux piétons, de vastes places permettant aux promeneurs de profiter sans danger des centres commerciaux; de même leur sera-t-il possible d'accéder facilement aux salles de cinéma et au grand centre destiné à des manifestations populaires (spectacles, conférences, meetings, expositions, etc.).

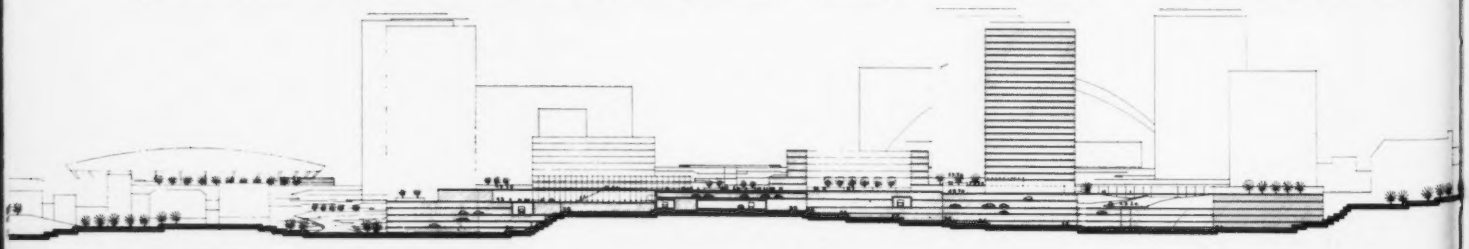
Dans les jardins des immeubles d'habitation seront aménagés des coins de repos pour les personnes âgées, des terrains de jeu pour les enfants, jumelés aux écoles maternelles, des terrains d'entraînement pour les adolescents. Enfin, une centre sportif équipé de piscines et de terrains de compétitions sera l'un des attraits de cet ensemble.

Le Palais des Congrès, qui sera aménagé au niveau inférieur de la grande tour-signal, sera également un pôle d'attraction. Le C.N.I.T., où se déroulent des salons périodiques et des manifestations exceptionnelles, sera doté de terrains d'exposition en plein air et relié au centre de Paris par la voie de grand trafic et le métro (dix minutes).

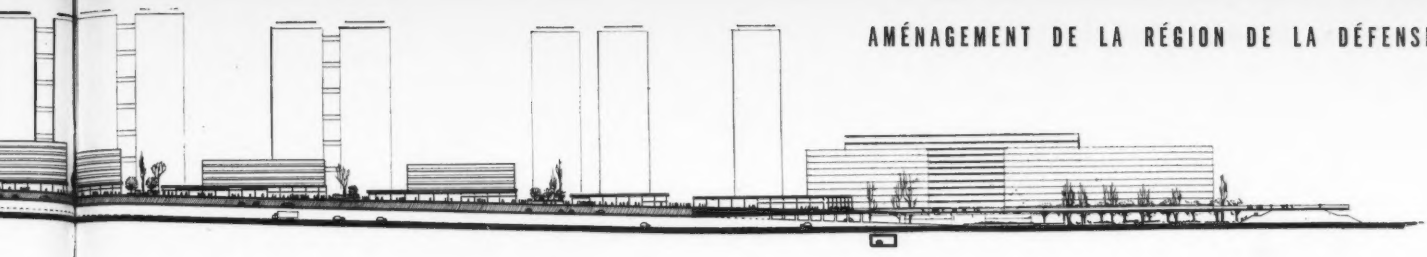
ZONAGE.

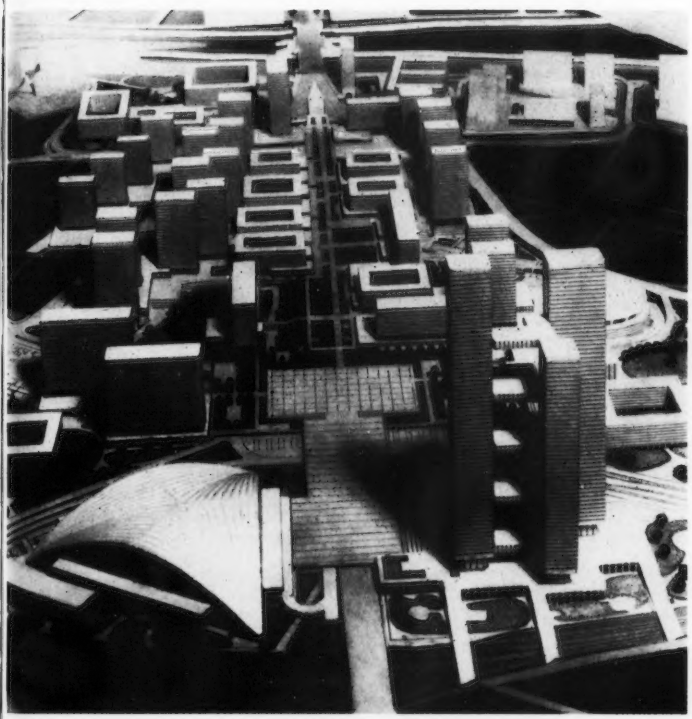
Le programme général de l'ensemble de la zone 1 doit donc comprendre des immeubles de bureaux, des immeubles d'habitation, des immeubles commerciaux, des édifices de caractère public ou semi-public, et tous les équipements complémentaires, scolaires, sociaux, etc.

L'exposé général des motifs justifiant en quelque sorte le parti urbanistique, a déjà montré l'avantage qu'il y avait à disposer les immeubles de bureaux en bordure des voies dites périphériques, et à



AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DE LA DÉFENSE





réserver les abords immédiats de l'avenue existante aux immeubles d'habitation. De plus, trois zones d'habitation ont été envisagées de part et d'autre du centre d'affaires, l'une en bas de la grande avenue, les deux autres de chaque côté de la plate-forme supérieure.

L'ensemble des logements qui seront édifiés dans la zone 1 ne seront probablement pas tous de la même catégorie. Si la plupart d'entre eux, de type H.L.M. ou H.L.M. amélioré, doivent être destinés aux expropriés, il apparaît judicieux de prévoir des logements économiques et familiaux et des appartements de standing plus élevé.

En dehors des boutiques prévues aux niveaux inférieurs des immeubles d'habitation, pour les achats quotidiens, un centre commercial très important, avec commerces de luxe, restaurants, succursales de grands magasins, etc., sera créé et appelé à devenir aussi vivant que les Champs-Elysées.

La tour-signal, dont le parti architectural n'est pas encore définitivement arrêté, sera principalement réservée à des bureaux et au Palais des Congrès qui en occupera la base. Toutefois, il est vraisemblable qu'un hôtel, doté de tous les perfectionnements techniques, sera aménagé dans les niveaux supérieurs.

Sur le plan architectural comme sur le plan urbanistique, la réalisation du Plan de la Défense doit s'inscrire dans un Plan général d'Aménagement de la Région Parisienne, comme le déclarent eux-mêmes les auteurs du projet. Toutefois, nous nous refusons à considérer comme un plan les propositions désordonnées et sans idée directrice qui ont fait l'objet d'une exposition des Pouvoirs Publics. Voir « A.A. », n° 95, avril-mai 1961, pages 1 à 6.

Les coupes types longitudinale et transversale ne comportent pas les dernières modifications apportées au projet et visibles sur les photographies de maquette (disposition des immeubles aux abords de la tête de pont). Les bâtiments de bureaux comportent 25 à 30 niveaux, ils seront parfois jumelés avec accès direct à certains étages. La tour signal doit avoir en principe 180 m. Rappelons que la hauteur du C.N.I.T., sous voûte, est de 52 m. Les immeubles d'habitation seront beaucoup moins élevés, l'un des plus importants est édifié par la Société Esso qui a obtenu le permis de construire avant l'élaboration du plan actuel.

Photos Michel Moch.

PARIS XVe
RÉNOVATION DE TROIS SECTEURS

Ci-dessus : Vue aérienne du Sud-Ouest de Paris avec, au centre, l'ensemble du XVe arrondissement. Au premier plan : amorce du quartier suburbain d'Issy-les-Moulineaux et les usines Citroën dont le transfert en province est envisagé. L'opération Front de Seine se développera en plusieurs étapes le long et au-delà de l'île des Cygnes. En face, côté rive droite, on aperçoit la Maison de la Radio.
Ci-dessous : Maquette situant les cinq opérations présentées dans ce numéro. De haut en bas : la Défense, Front de Seine, Lecourbe Croix Nivert, Alleray Falguière et Maine Montparnasse.

Paris s'étend à l'extérieur de ses limites par milliers de logements et ne se rajeunit à l'intérieur que par dizaines ; tentatives fragmentaires qui améliorent le détail et ne modifient pas l'ensemble.

Le XVe arrondissement, en raison de sa position favorable — lieu de passage et trait d'union entre la Banlieue Ouest et le centre de Paris — mais aussi de son isolement et de son caractère inachevé qui se traduit par un habitat défectueux et un caractère surindustrialisé, offrait la possibilité d'y entreprendre une action de grande envergure sans attendre la déclaration d'insalubrité de ses îlots.

Le souci d'amener une population nouvelle tout en améliorant le cadre de vie de la population présente et de conférer à cet arrondissement la structure d'une ville moderne avec ses équipements scolaires, sociaux et sportifs, ses centres commerciaux, artisanaux et administratifs bien appropriés, ses parkings et de nombreux espaces verts, doit guider l'urbaniste dans sa tâche de réaménagement.

Un inventaire très complet établi dès 1958 par la Compagnie Foncière du XVe arrondissement a permis de déceler de vastes plages de plusieurs hectares mal occupées par des entrepôts ou des industries dont la précarité des approvisionnements et des débouchés conduit inéluctablement à leur asphyxie, voisinant avec des secteurs d'habitation très denses où derrière un décor de façade se cache un habitat dépourvu des moyens sanitaires rudimentaires.

La rénovation d'un arrondissement comme le XVe correspond approximativement à aménager une ville d'une population égale à celle de Bordeaux. Elle doit, en conséquence, se faire nécessairement en plusieurs étapes suivant un plan fondé sur des études sociologiques, immobilières et économiques très approfondies, approuvé par la Puissance Publique comme par les occupants de l'arrondissement, intéressés au premier chef par la mise au point d'une telle opération.

A l'intérieur des trois zones à rénover, « Front de Seine 1 », Lecourbe Croix Nivert » et « Alleray Falguière », faisant chacune l'objet de plans d'urbanisme de détail récemment approuvés par le Conseil Municipal, trois secteurs dits « d'opérations » d'une superficie d'environ 30 hectares ont été définis en raison d'un aménagement prioritaire basé sur la facilité ou l'urgence de la rénovation.

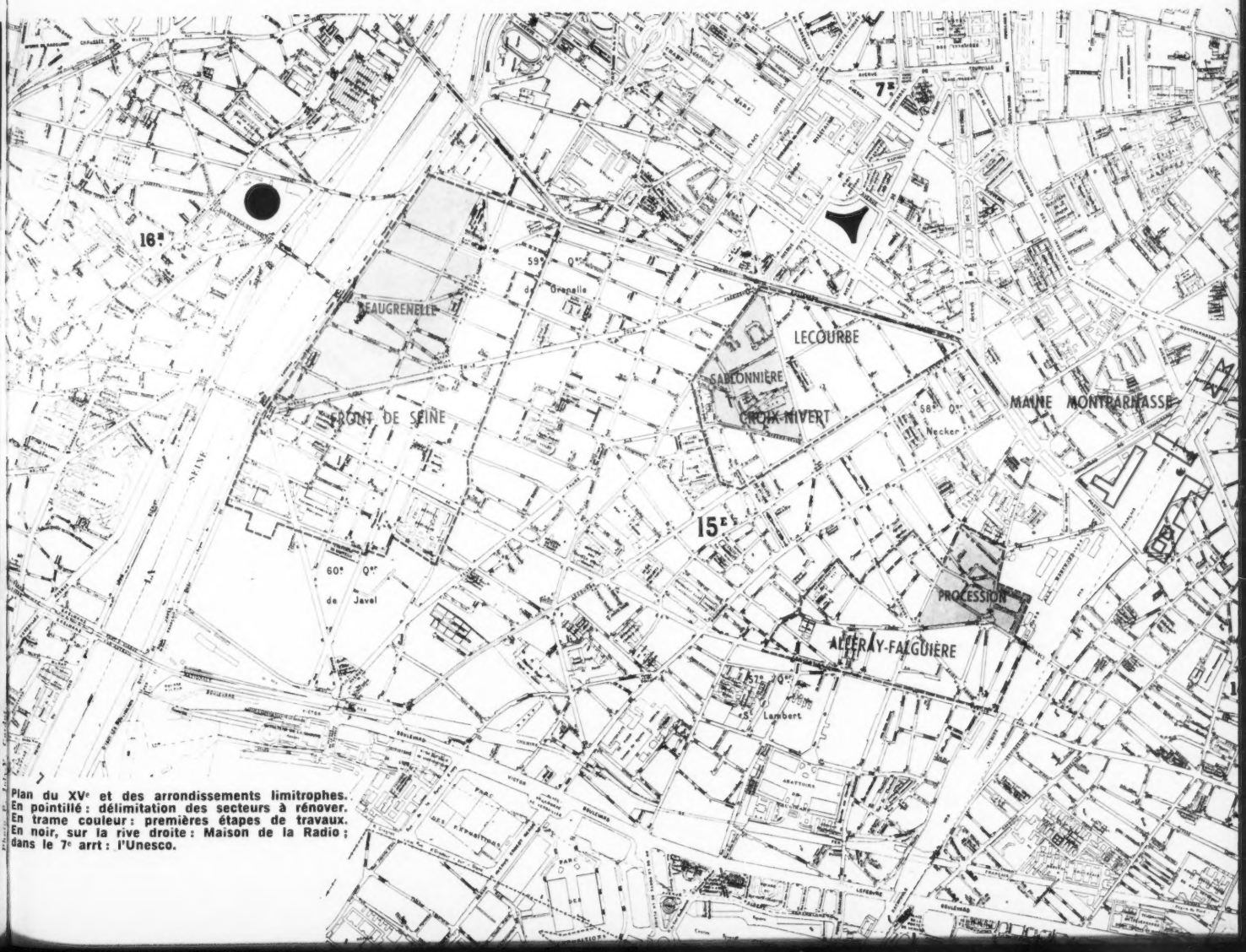
Ces secteurs, respectivement dénommés « Beaugrenelle », « Sablonnière » et « Procession » ont fait l'objet de plans-masse détaillés qui donneront ultérieurement à ces quartiers la physionomie d'un Paris moderne.

Les études faites sur chacun d'eux ont été confiées à R. Lopez et H. Pottier, R. Gravereaux et A. Laurenti et B. Zehrfuss. Ces architectes ont eu le souci constant de tenir compte à la fois de la position géographique des secteurs considérés dans l'arrondissement et de leurs perspectives de développement.

Cependant, ces conceptions parfois révolutionnaires devront, dans leur application, tenir compte des contingences techniques et surtout humaines. A ce titre, la population des quartiers rénovés habitant dans des immeubles de construction récente sera maintenue en place et le mode de vie future prévu devra s'harmoniser dans la mesure du possible avec le contexte social et économique actuel.

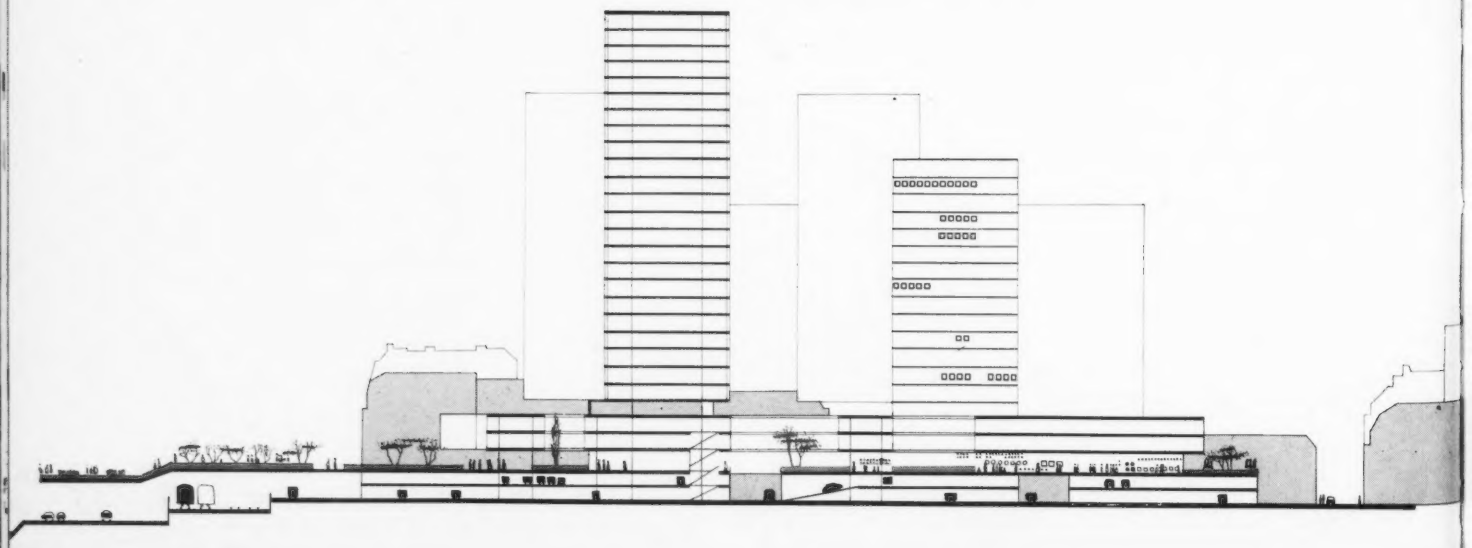
Au seuil de l'ère des premières réalisations confiées à la Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement du XVe (S.E.M.E.A. XV) à participation majoritaire de la Ville de Paris qui a pris le relais de la Compagnie Foncière du XVe arrondissement, après avoir soumis les études projetées dans cet arrondissement au référendum populaire dans le cadre de l'Exposition « Demain... Paris », il est utile de présenter les aspects techniques de ces plans d'aménagement.

A. CHAVANAC
Président de la S.E.M.E.A. XV



Plan du XVe et des arrondissements limitrophes.
En pointillé : délimitation des secteurs à rénover.
En trame couleur : premières étapes de travaux.
En noir, sur la rive droite : Maison de la Radio ; dans le 7e arrt : l'Unesco.

Photos Martin



Echelle 0,0001 m.

PARIS XVe
FRONT DE SEINE SECTEUR BEAUGRENELLE

RAYMOND LOPEZ ET HENRY POTTIER ARCHITECTES

1

Trois facteurs essentiels ont déterminé le parti d'utilisation des terrains situés à l'intérieur du périmètre du « Secteur Opérationnel Beaugrenelle » dans le cadre général des études d'aménagement du Front de Seine. En effet, les études entreprises s'articulent autour d'éléments d'ordre sociologique, urbanistique et plastique.

Du point de vue sociologique, la présence, sur le secteur à rénover, d'environ 4.000 emplois relevant d'activités secondaires et tertiaires implique, afin de ne pas modifier brutalement l'éventail social du XVe arrondissement, de conserver ou recréer pour la nouvelle population de ce quartier (10.000 habitants) des emplois de même ordre, et ceci dans la proportion moyenne de Paris : 60 % d'activités tertiaires et 40 % d'activités secondaires.

Sur le plan urbanistique, le caractère qu'il apparaît souhaitable de donner à ces quartiers à rénover, pour le moment entièrement affectés à l'industrie, conduit à prévoir, judicieusement répartis, l'habitation, l'emploi, le commerce, éléments dont la réunion peut seule créer, non un simple ensemble résidentiel, mais bien un véritable quartier de capitale. Cette conception aide, par ailleurs, à la résolution du problème général de la circulation parisienne en écartant de celle-ci une partie importante des 10.000 habitants du quartier.

En ce qui concerne l'expression plastique, l'application au développement dans l'espace d'un coefficient de base d'utilisation du sol égale à 3 (obtenu par la relation : surface construite/surface au sol) définie par le nouveau règlement de la Ville de Paris, sera conjuguée avec le « Plafond Périphérique » autorisé de 37 mètres, soit 12 niveaux (obtenu par la relation : 37/2,80 m hauteur d'étage). L'on est ainsi inéluctablement amené à construire 3/12, soit 25 % de la surface au sol.

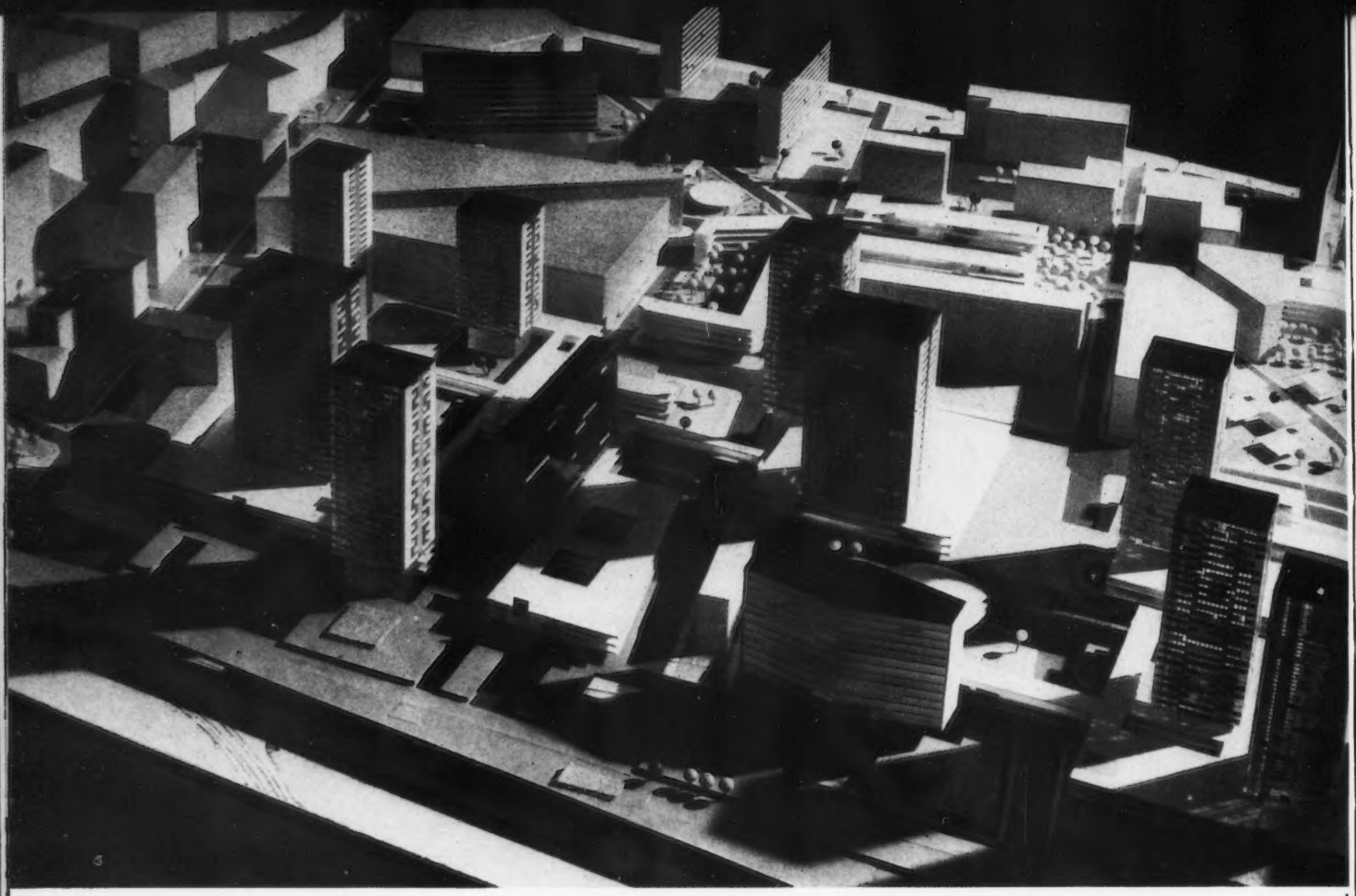
L'application théorique de cette donnée sur un grand terrain libre conduirait à des bâtiments enfermant des séries de cours du volume du double cube (37 × 74 × 37 m) ; compte tenu de l'application des gabarits, il serait à peu près impossible de créer de véritables espaces libres, les espaces vides restants étant trop petits et surtout trop enfermés pour en jouer l'indispensable rôle.

2

3

1. Vue prise de la tour de la Maison de la Radio sur le Front de Seine (état actuel) ; on remarquera, au premier plan, l'île des Cygnes, qui divise la Seine à cet endroit. 2. Photomontage du Front de Seine (état futur). 3. Maquette schématique exprimant le principe des trois niveaux.

En page de gauche, coupe partielle montrant l'application du principe à triple niveau, et comment a été résolue la différenciation des trois fonctions : habiter, travailler, circuler.



1

FRONT DE SEINE SECTEUR BEAUGRENELLE

Dans le cas présent du Front de Seine, un autre et aussi grave risque consisterait à créer ou à favoriser la création d'une muraille continue telle celle qui vient de se développer par « petits morceaux » sur la rive droite de la Seine, réduisant la perspective du fleuve à celle d'une large rue et imposant aux quartiers adjacents une barrière inesthétique. Le site en gradins du XVIe arrondissement pallie en partie à cet inconvénient ; celui du XVe, totalement plat, serait définitivement perdu.

Aussi, pour laisser passer les vues, aussi bien de la Seine vers le XVe que de l'arrondissement vers le fleuve, il est nécessaire de ne construire dans le nouveau quartier que 12 % du sol.

Pour obtenir ce résultat et ramener la densité d'occupation du sol de 25 à 12 %, tout en conservant le coefficient 3 imposé par le relogement et nécessaire à l'équilibre financier du projet, il s'avère indispensable de doubler le nombre des niveaux en le portant à 24, et d'édifier ainsi des immeubles d'une hauteur approximative de 75 à 80 mètres.

L'ensemble de ces considérations conduit à créer un Zoning Vertical, qui apporte une réponse à la superposition parfaitement normale des fonctions humaines : **Habiter, travailler, circuler.**

C'est ainsi que le sol naturel sera affecté à la circulation et au stationnement lourd, tandis qu'un premier sol artificiel, à la cote + 4 mètres, sera prévu pour le stationnement léger.

La circulation sera donc améliorée, non seulement par l'élargissement des voies, mais également par la localisation sur ces deux niveaux, des parkings dont le nombre est calculé à raison d'une voiture par logement.

Un deuxième sol artificiel aménagé à la cote + 7 mètres et réservé aux piétons, hors de tout danger, sera traité en jardin et permettra aux habitants d'atteindre les commerces, les lieux de détente (parcs, terrains de sports), de travail (ateliers, laboratoires, bureaux) et de culture (écoles, théâtres) ainsi que les habitations accessibles également à partir des parcs de stationnement.

Les immeubles abritant les lieux de travail seront répartis sur le deuxième sol artificiel, sous la forme d'une grecque de 10 mètres de hauteur qui animera le jeu de volumes pleins et de volumes vides. Les commerces en occuperont les rez-de-chaussées, et les autres activités les deux étages.

Loin des bruits et des odeurs de la circulation, les immeubles élevés, seront disposés pour aménager des vues et permettre aux occupants d'embrasser le paysage parisien et son panorama de collines.

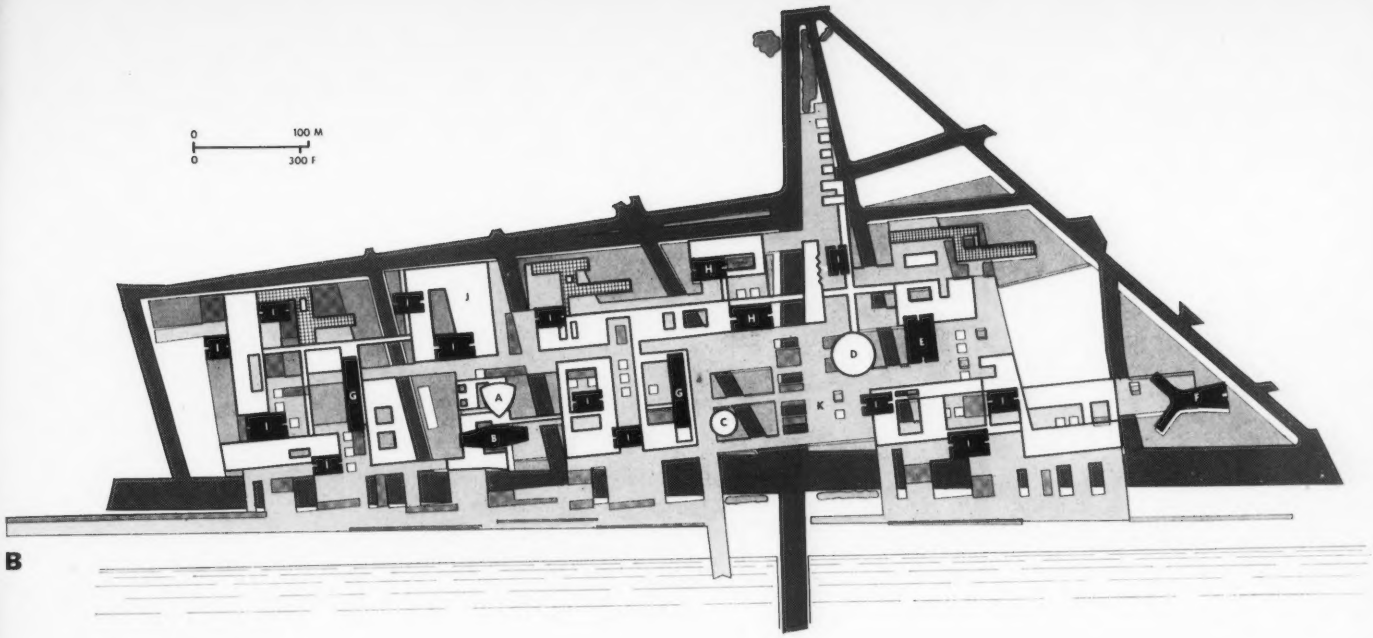
Ce secteur riverain de la Seine, situé en dehors de ce qu'il est convenu d'appeler le « triangle sacré de Paris » (Montmartre, les Invalides, le Panthéon), se prête à la réalisation d'une solution architecturale hardie, à l'échelle de la vie moderne du XXe siècle.

1. Détail de la maquette d'ensemble. 2. Plan d'ensemble de la première tranche de travaux de l'opération Front de Seine Secteur opérationnel Beaugrenelle.

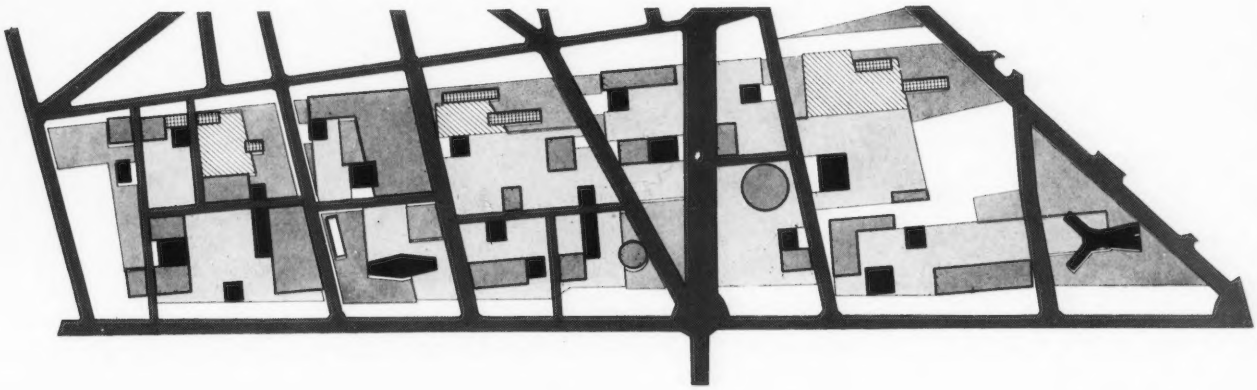
A. Plan correspondant à une vue aérienne de l'ensemble :
En noir plein : Immeubles hauts (habitations ou bureaux).
En blanc cerné de noir : Immeubles bas (activités tertiaires).
En croisillons légers : Ecoles.
En grisé clair : Circulation piétons.
En grisé sombre : Voiries actuelle et future.
En vert clair : Espaces plantés au sol.
En vert plus foncé : Jardins suspendus au-dessus des parkings.

A. Salle de spectacle. B. Hôtel. C. Eglise. D. Centre commercial à l'échelle du quartier (grands magasins, etc.). E. H.L.M. pour fonctionnaires P.T.T. F. Immeubles de bureaux à affectation spéciale. G. Immeubles de bureaux. H. Opération H.L.M. Ville de Paris. J. Chauffage urbain. K. Place, centre attractif de la zone aménagée. L. Immeubles d'habitation.

B. Plan au niveau 00 :
En noir plein : Base des immeubles hauts.
En grisé moyen : Activités tertiaires.
En grisé clair : Parkings.
En grisé sombre : Voiries actuelle et future.
En croisillons légers : Ecoles.
En vert : Jardins au sol.



B



A

2

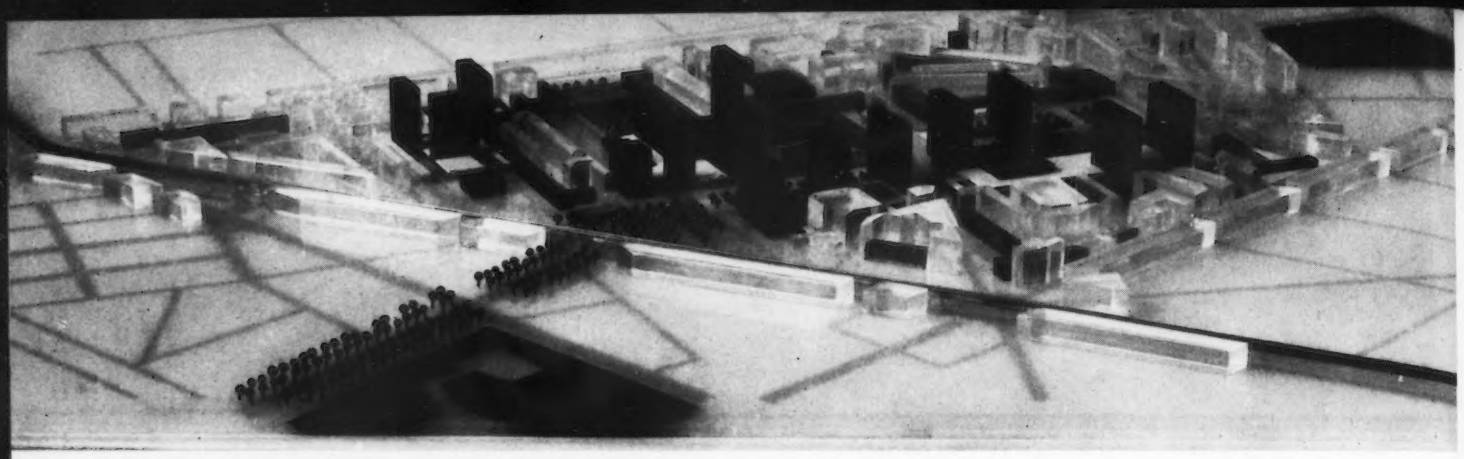
is sur le
ètres de
ides. Les
activités

nmeubles
ettre aux
collines.

qu'il est
les Inva-
architec-

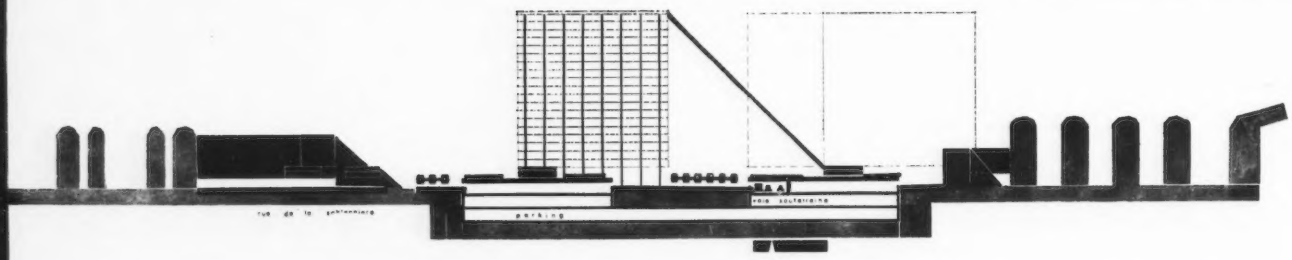
re tranche
enelle.

l'échelle
es P.T.T.
bureaux.
e attractif



PARIS XVe — RÉNOVATION DE LA ZONE LECOURBE CROIX NIVERT

RAYMOND GRAVEREAUX ET ANDRÉ LAURENTI ARCHITECTES



Cette zone de 30 hectares, délimitée approximativement par le boulevard Garibaldi, la rue Lecourbe, la rue de la Croix Nivert et le square Saint Lambert, est occupée en grande partie par des établissements industriels vétustes entourés de bâtiments d'habitation analogues en importance sinon en qualité, à ceux du boulevard Garibaldi ou de la Mairie du 15e.

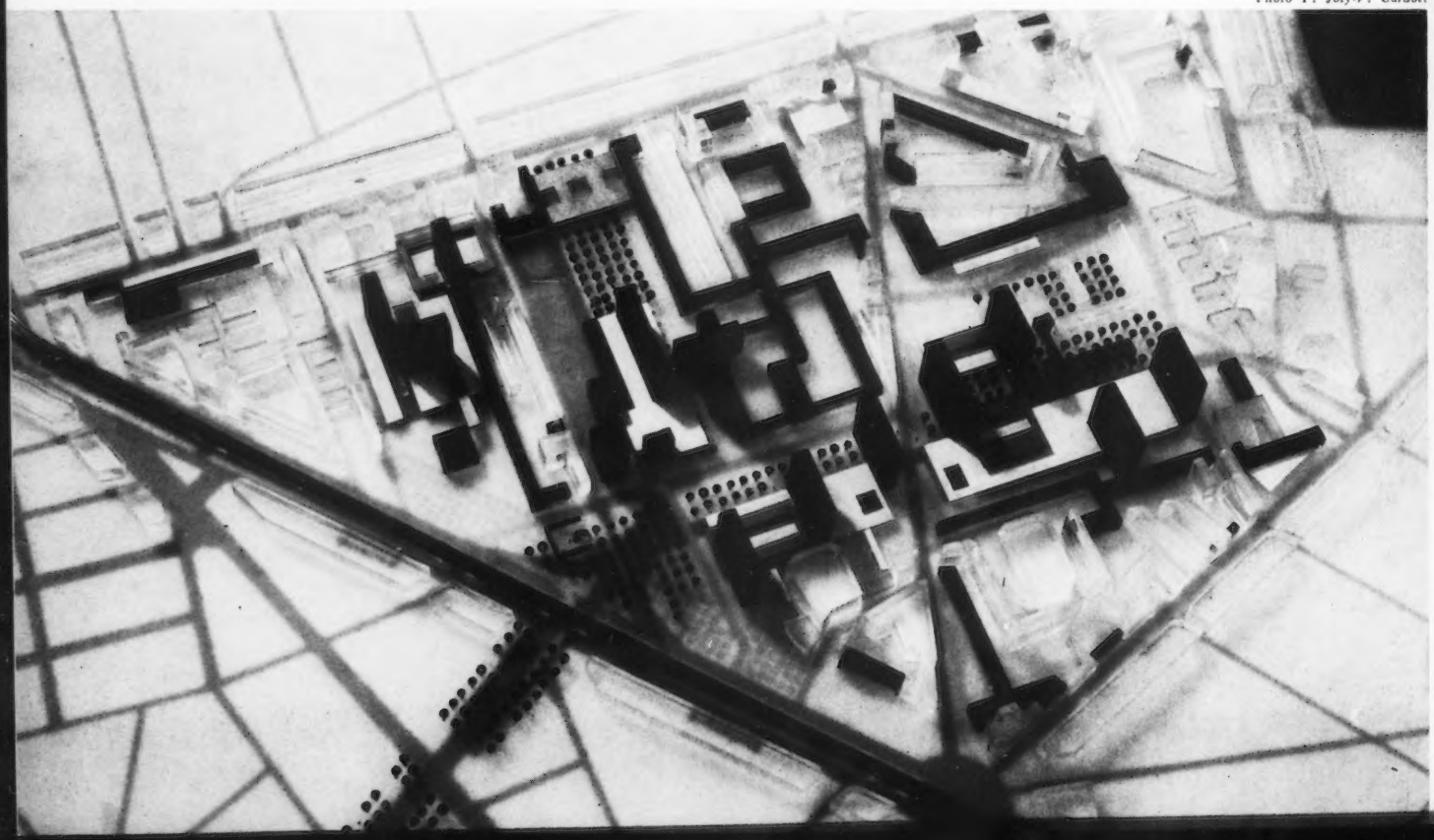
La décentralisation industrielle et la création de cités artisanales doivent permettre de libérer d'importantes fractions du sol, pour commencer la rénovation sans bouleverser la vie sociale du quartier.

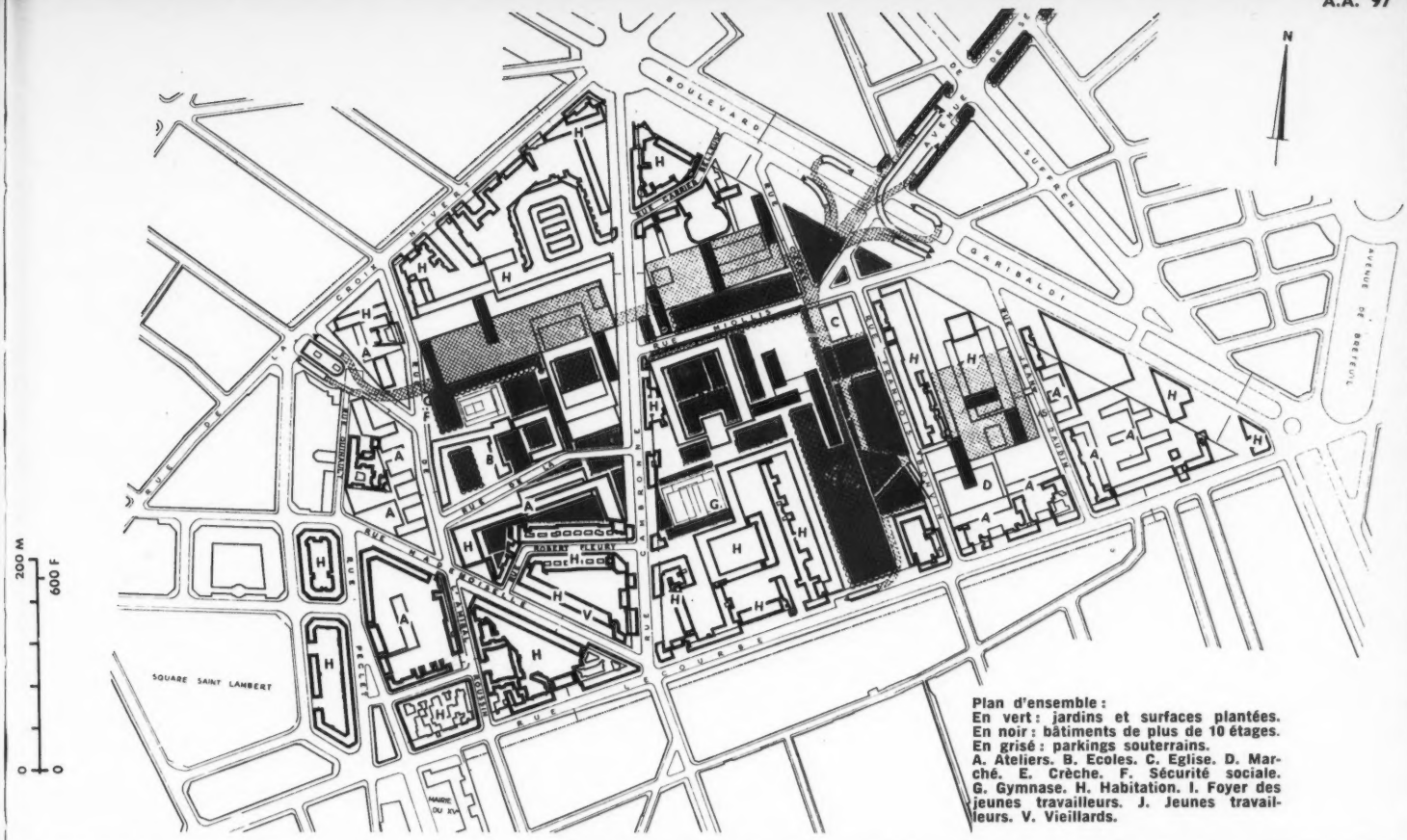
L'objectif essentiel des architectes urbanistes de la S.E.M.E.A. 15 est de promouvoir un nouvel urbanisme tout en tenant le plus grand compte des structures existantes, aussi bien du point de vue démographique et sociologique que du point de vue proprement architectural. Il s'agit d'intégrer les nouvelles constructions à celles qui constituent la trame, le plus souvent orthogonale, de la rue Lecourbe, et aussi d'articuler l'implantation des immeubles les plus importants par rapport aux grands alignements du Paris historique. A la limite du 7e et du 15e arrondissements, la grande trame est, sans conteste, représentée par la Seine et les voies qui lui sont perpendiculaires, avenue de Suffren et grand axe de l'Ecole Militaire.

Il s'agit aussi de créer une liaison entre les espaces verts du 7e, Champ de Mars, Unesco, avenues de Breteuil ou de Ségur, et ceux du 15e, square Saint-Lambert et place Adolphe-Cherioux, devant la mairie.

Il s'agit enfin de tenter de desservir ce nouveau quartier par l'avenue de Ségur et les rues Lecourbe et de la Croix-Nivert à la hauteur du square Saint-Lambert, pour en faire une zone intermédiaire entre le 7e arrondissement, résidentiel et dégagé, et le 15e, industriel et complètement asphyxé.

Photo P. Joly-V. Cardot.





Plan d'ensemble :
En vert : jardins et surfaces plantées.
En noir : bâtiments de plus de 10 étages.
En grisé : parkings souterrains.
A. Ateliers. B. Ecoles. C. Eglise. D. Marché. E. Crèche. F. Sécurité sociale. G. Gymnase. H. Habitation. I. Foyer des jeunes travailleurs. J. Jeunes travailleurs. V. Vieillards.

Pour permettre l'extension au niveau du sol des fonctions essentielles de circulation et de stationnement des piétons et des automobilistes ; pour permettre de concilier les solutions du difficile problème de la circulation automobile avec un minimum indispensable d'espaces verts et d'équipements sportifs, il a été nécessaire de réduire le plus possible la surface au sol des bâtiments en admettant la possibilité d'un plafond moyen de 48 mètres, et d'un plafond exceptionnel de 75 à 80 mètres.

Les règles traditionnelles de prospects et de gabarits étant notoirement insuffisantes pour régler l'implantation d'immeubles aussi importants, l'étude du plan masse a été contrôlée à tous les stades de son évolution par le diagramme d'ensoleillement à l'équinoxe, de tous les immeubles de plus de six niveaux.

Les immeubles hauts forment un ensemble qui tente de s'intégrer aux perspectives historiques de ce quartier en les alignant parallèlement à la Seine, et au chemin de fer de Montparnasse. Comme les bâtiments bas, ils doivent aussi s'harmoniser avec le petit monde des rues parallèles et perpendiculaires à la rue Lecourbe, épine dorsale et noyau commercial de toute cette zone.

Toutes les nouvelles constructions sont donc tracées sur une trame parallèle à la rue Lecourbe, alors que les immeubles hauts sont implantés obliquement à cette trame pour retrouver la direction de la Seine.

On a veillé avec beaucoup de soin, sinon de bonheur, à diversifier la hauteur et la dimension des immeubles, à diversifier surtout les perspectives et les prospects offerts à la vision journalière des habitants de ce quartier.

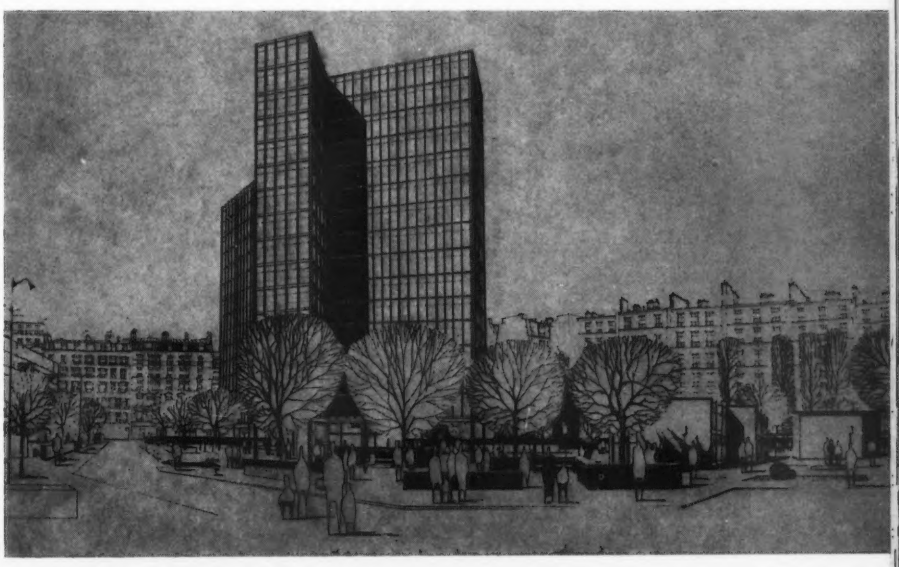
Une certaine différenciation des standards de construction devrait suivre normalement la voie ouverte par la souplesse de ce vocabulaire architectural.

Les parkings sont parfois concentrés en 2 ou 3 niveaux d'une construction pouvant recevoir des locaux du secteur tertiaire à son dernier niveau.

La sclérose de la voierie parisienne rend bien théorique le projet de draîner ce nouveau quartier depuis l'avenue de Ségur par un carrefour souterrain évitant le boulevard Garibaldi et alimentant directement les parkings qui pourraient éclater vers plusieurs rues à proximité du square Saint-Lambert.

Faute d'une véritable coordination à l'échelle de l'arrondissement ou mieux à l'échelle de Paris, les résultats les plus contestables de cette étude sont certainement ceux qui concernent les recherches d'intégration du nouveau quartier à l'ensemble de la rénovation du 15e et aux grandes perspectives du Paris historique. La bonne volonté, les meilleures déclarations d'intention ne pallieront jamais une absence de plan d'ensemble, d'une étude générale de Paris.

A. LAURENTI.



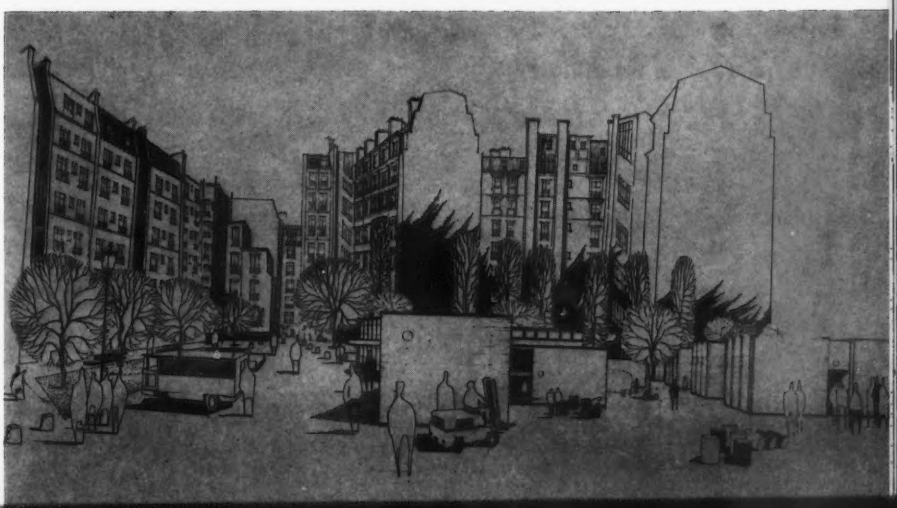


Photo Spirale-Perceval.

PARIS XVe

RÉNOVATION DE LA ZONE ALLERAY FALGUIÈRE

BERNARD H. ZEHRFUSS ARCHITECTE

La zone d'Alleray Falguière a fait l'objet d'un plan d'urbanisme de détail, dont la composition a pour but de transformer cette partie du XVe arrondissement en un ensemble moderne, tout en respectant les données de base du point de vue social comme du point de vue économique ; ces conditions imposées n'excluent pas, bien au contraire, la recherche d'une intégration au nouveau cadre urbain ; aussi la première préoccupation de l'architecte a-t-elle été de tenter une liaison avec les autres opérations prévues, notamment avec celle, toute proche, de Maine-Montparnasse ; l'orientation de la tour a conditionné celle des bâtiments : les immeubles bas sont orientés nord-sud, les immeubles hauts est-ouest.

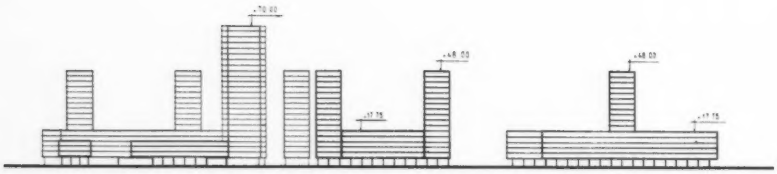
La nécessité de maintenir la voirie existante (égouts, réseaux divers, métro) et de conserver, du moins dans l'immédiat, les immeubles dont l'état est encore satisfaisant, a conduit à rechercher une trame répondant à ces deux exigences. Cette trame est obtenue par un grand maillage orthogonal de 50 m de côté, dans lequel seront implantés les nouveaux bâtiments.

Ce maillage impose une discipline et conduira à l'unité architecturale de la composition ainsi libérée de l'alignement arbitraire des rues.

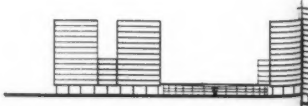
Sur cette trame soumise au respect des prospects en vigueur, en ce qui concerne les rapports : hauteur-largeur, une certaine variété sur le plan architectural permet d'éviter la monotonie : plates-formes et ateliers à deux niveaux, bâtiments bas de 5 à 12 étages, bâtiments hauts de 16 à 28. Cette diversité crée un jeu de contrastes entre les volumes et pourra rendre cet ensemble très vivant.

La construction en hauteur, qui libère le maximum d'espace au sol, offre une plus grande superficie pour les espaces verts et les jardins. Une partie des plates-formes, dont les deux niveaux sont destinés à des parkings, sera également aménagée en jardins suspendus réservés aux piétons.

Enfin, en bordure de la voie ferrée, sera créée une cité artisanale pour ne pas dissocier habitat et travail. Tous les équipements complémentaires ont aussi été prévus : groupes scolaires, crèche, maisons et foyers de jeunes, gymnase, marché couvert, etc.



Elévations AA.



BB.

Maquette et plan d'ensemble.
On notera qu'il a été prévu une répartition approximative d'un nombre égal de logements, bureaux, artisanat (1/3 pour chaque catégorie).

En vert : Jardins et surfaces plantées.
En grisé : Parkings souterrains.

A. Immeubles de plus de dix niveaux.
B. Immeubles de moins de dix niveaux.
C. Plates-formes.
D. Crèches.
E. Groupes scolaires.
F. Foyers de jeunes.
G. Gymnases.
J. Maisons de jeunes.
M. Marché couvert.
P. Parkings publics.

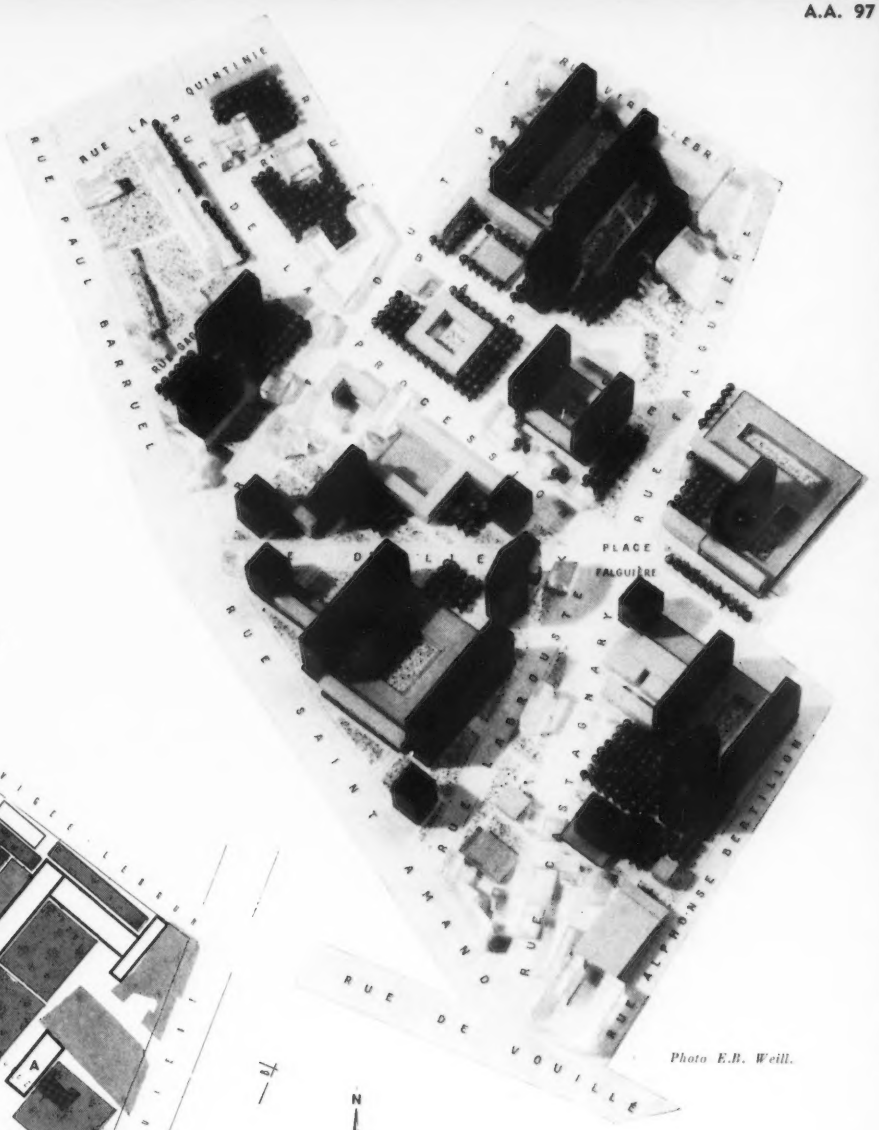
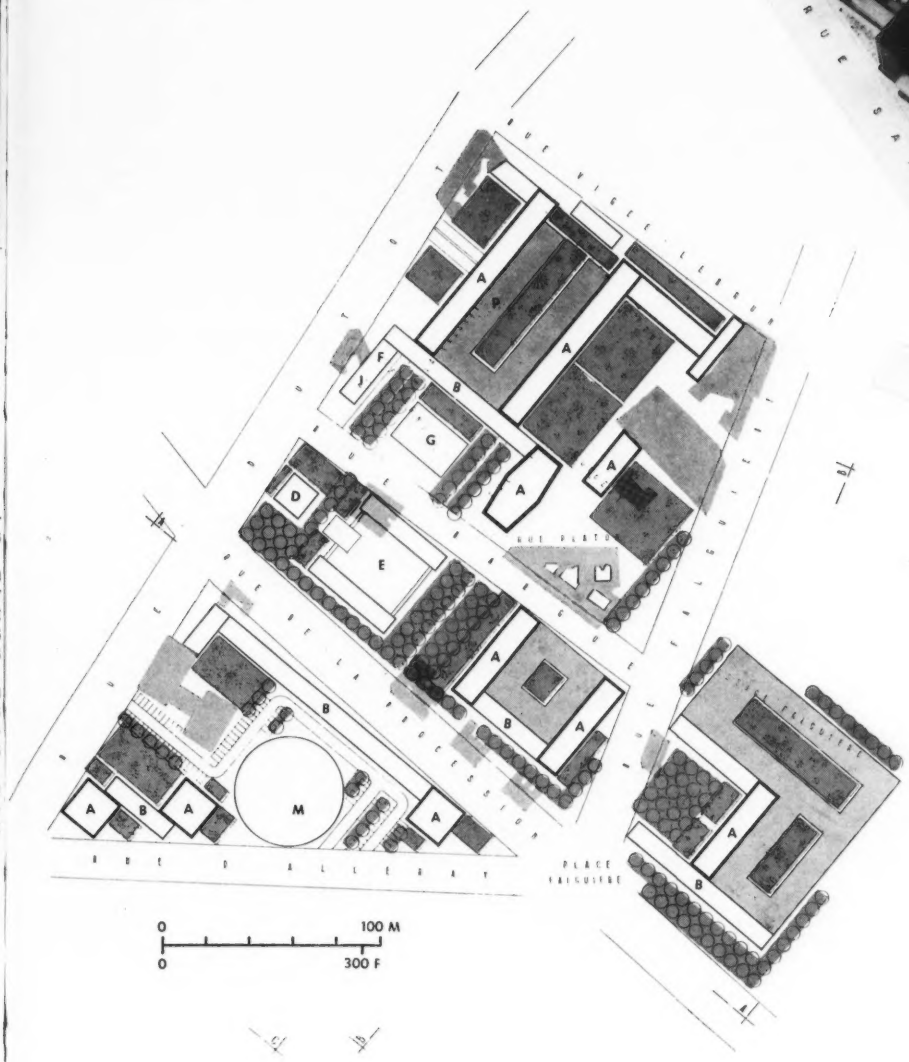
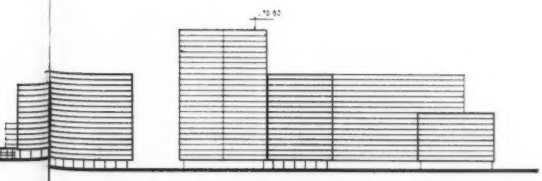
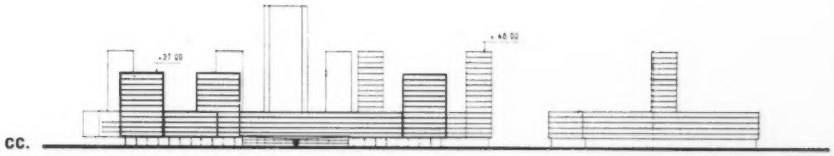


Photo E.B. Weill.







1

PARIS
"OPÉRATION" MAINE MONTPARNASSE

E. BEAUDOUIN U. CASSAN R. LOPEZ L. DE MARIEN J. SAUBOT WARNERY † ARCHITECTES

L'opération Maine Montparnasse a pris naissance à l'occasion de la reprise d'un projet ferroviaire d'avant la guerre dont l'exécution fut interrompue par les événements. Ce projet comportait essentiellement le regroupement des installations de la gare voyageurs de Montparnasse (banlieue, grandes lignes et tri postal) sur un emplacement limité au Nord par l'avenue du Maine.

Le projet actuel a largement dépassé l'objet initial grâce à une étroite collaboration entre la Ville de Paris et la S.N.C.F.. Il permettra non seulement de réaliser le programme ferroviaire d'origine, mais encore de procéder à une grande opération d'urbanisme par l'utilisation des terrains libérés par la Société Nationale. Le but poursuivi est de créer sur la rive gauche un pôle d'animation urbain et de procurer des possibilités nouvelles à des activités qui ne peuvent plus s'installer ou s'étendre dans les quartiers du centre : Opéra, Champs-Elysées, etc. Par là même, cette opération a été étudiée en vue d'aider à la solution des problèmes redoutables que pose une capitale historique devenue tout à la fois ville industrielle et ville d'affaires.

Pour la conduite de l'ensemble des opérations, la Ville de Paris et la S.N.C.F. ont donné mandat à la Société d'Economie Mixte pour l'Aménagement du Secteur Maine Montparnasse (S.E.M.A.M.M.). Les études architecturales d'ensemble ont été confiées à l'équipe A.O.M., créée dans ce but il y a plus de trois ans.

L'opération prévue couvre une superficie de l'ordre de huit hectares. Son emprise s'étend de la place du 18 Juin 1940 au pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon, sur une longueur de 800 m.

Le site offre de multiples avantages, par sa situation dans Paris et ses moyens d'accès : quatre lignes de métro, neuf lignes d'autobus, une gare S.N.C.F. desservant la banlieue Ouest qui se développe.

De plus, les liaisons routières avec le Sud seront considérablement améliorées ultérieurement tant par la rocade intérieure sud de Paris en jonction avec l'autoroute du Sud que par l'autoroute du Sud-Ouest dont le tracé dans Paris sera sensiblement parallèle aux voies ferrées de Montparnasse.

Les promoteurs se sont efforcés, en partant des données que constituent les besoins des services publics, de tenir compte des impératifs d'un grand centre d'affaires.

Sur le plan urbanistique et fonctionnel, l'opération comporte : le report, comme dans le projet d'origine, au Sud de l'avenue du Maine, de la totalité des installations de la gare Montparnasse, y compris le tri postal ; l'élargissement de la rue du Départ et de l'Arrivée et l'agrandissement de la place du 18 juin 1940 ; la création d'une voie nouvelle reliant l'avenue du Maine à l'extrémité du pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon, en direction de la future autoroute du Sud-Ouest par la rue Vercingétorix prévue par ailleurs à élargir ; la construction, au-dessus des divers services de la Gare, de bâtiments privés très importants dont les deux ailes longeront, l'une les abords du boulevard de Vaugirard, l'autre la voie nouvelle prévue, le bâtiment frontal étant construit au-dessus des installations réservées aux voyageurs ; la construction, sur le vaste emplacement libéré de toute installation ferroviaire qui s'étendra entre la place du 18 juin 1940 et l'avenue du Maine, d'un très important complexe où seront rassemblés un centre commercial comprenant en principe un super-marché et divers magasins de détail, des bureaux et des installations d'intérêt collectif général (hôtel, centre de congrès, etc.). A l'intérieur de ce centre, des galeries marchandes permettront aux piétons de se rendre, directement, de la place du 18 juin à la nouvelle gare.

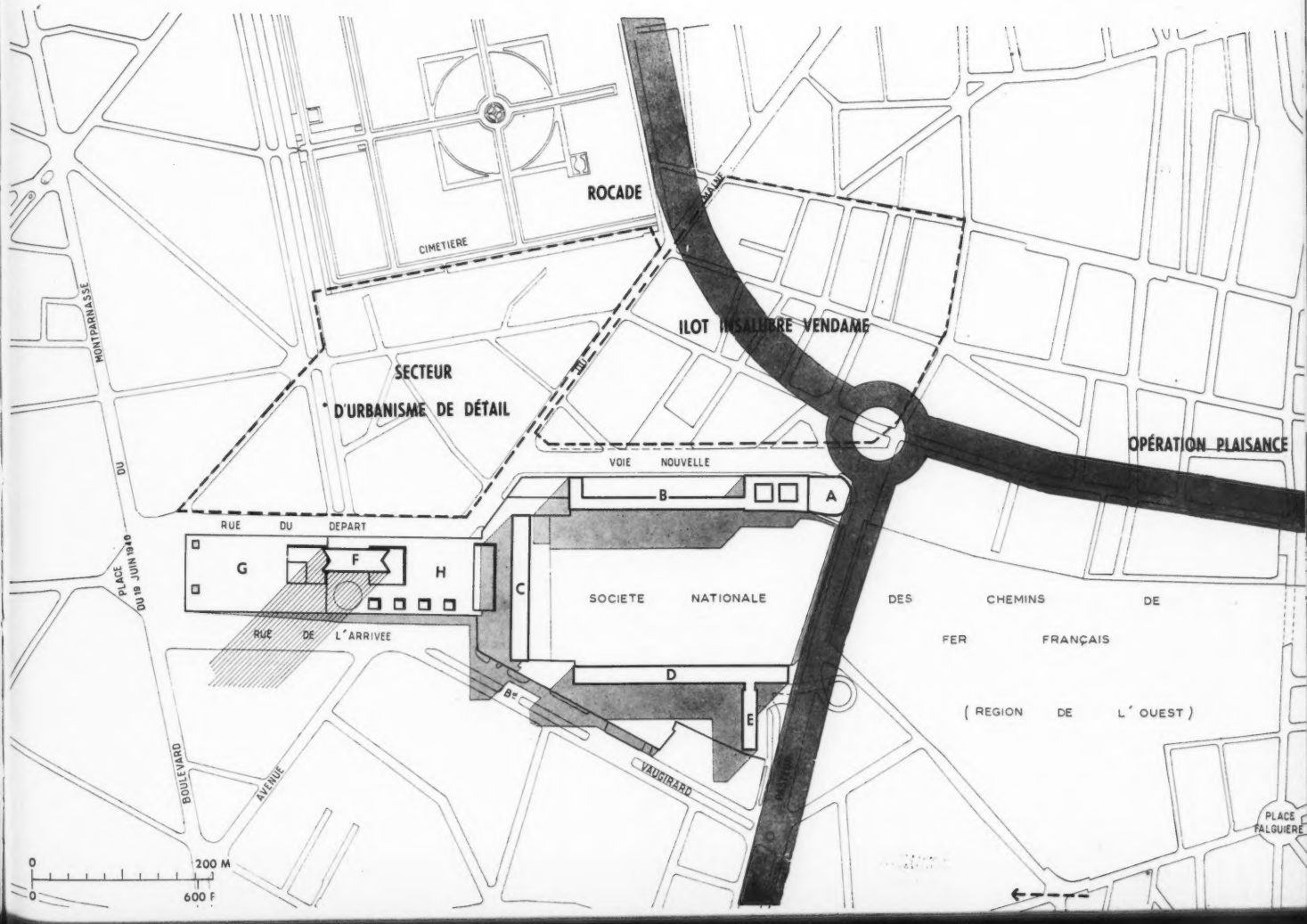
Sur le plan architectural, l'ampleur de l'opération permet une unité de conception dont nul ensemble parisien n'a pu bénéficier depuis longtemps.

2

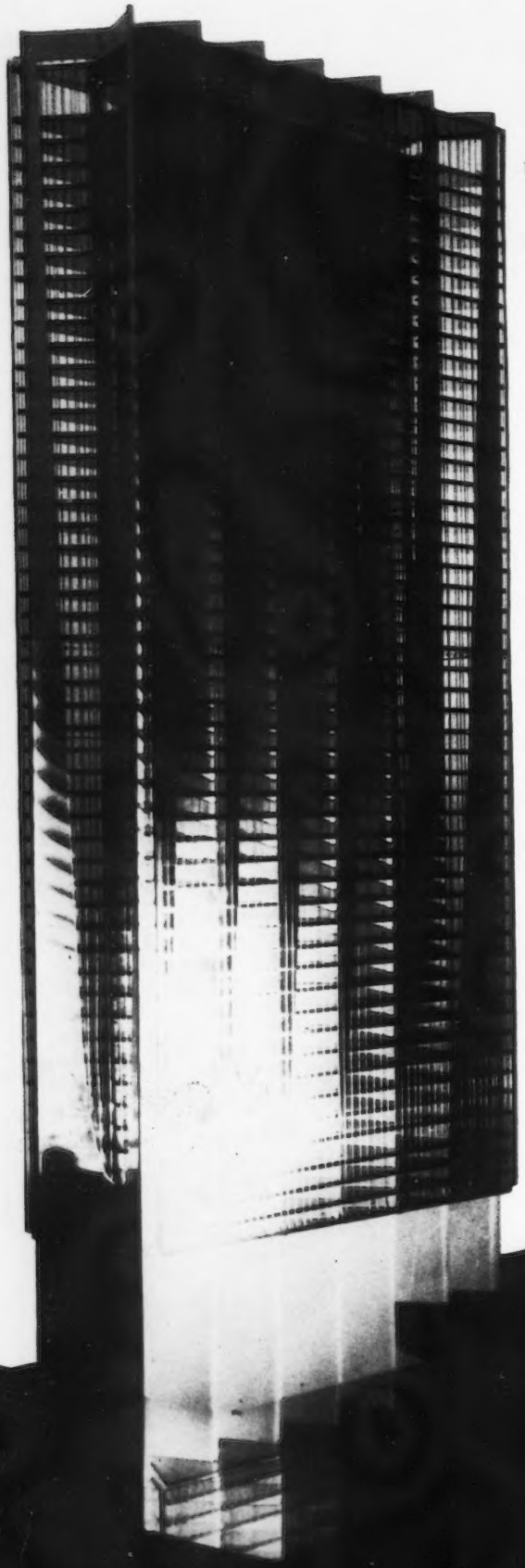
3

1. La gare Montparnasse en 1900. 2. Vue aérienne du quartier ; au centre : gare, annexes, voies ferrées ; à gauche : amorce du cimetière Montparnasse. 3. Maquette du projet, dont une partie n'est pas encore difinitivement arrêtée. Toutefois le chantier de l'immeuble de bureaux donnant sur le boulevard de Vaugirard (D. sur le plan) vient d'être ouvert.

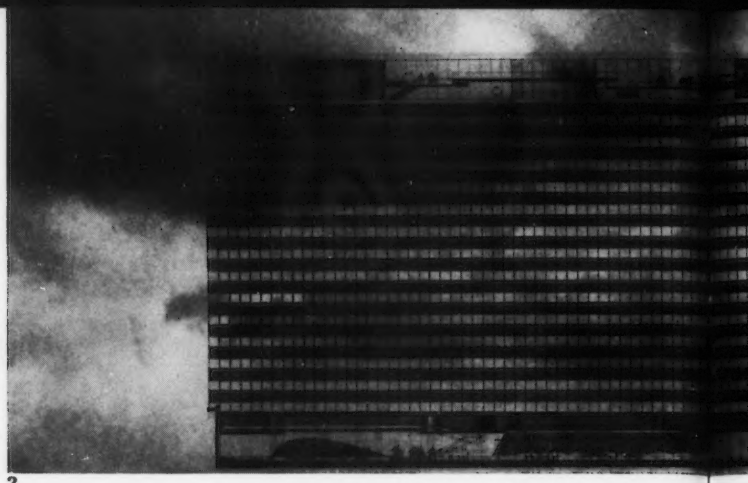
Plan d'ensemble. En couleur : circulation projetée et opérations prévues. A. Bâtiment du tri postal (Arretche, architecte). B. Bâtiment de logements (Equipe A.O.M. et Dubuisson). C. Nouvelle gare et bureaux (Equipe A.O.M.). D. Bureaux (Equipe A.O.M., Mathon et Genin). E. Logements (Dubuisson). F. Tour. G. Parvis. H. Congrès et ensemble commercial.



"OPÉRATION" MAINE MONTPARNASSE



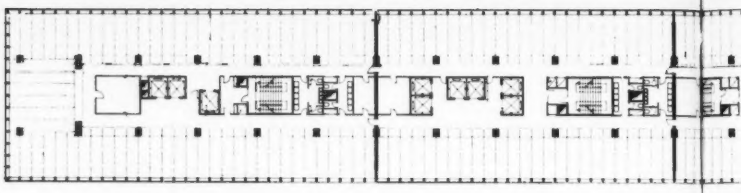
1



2

TOUR ET IMMEUBLE DE BUREAUX ET D'

ÉQUIPE A. O. M. : E. BEAUDOUIN U. CASSAN R. LOPEZ L. DE MARIEN J. SAUBOT ET



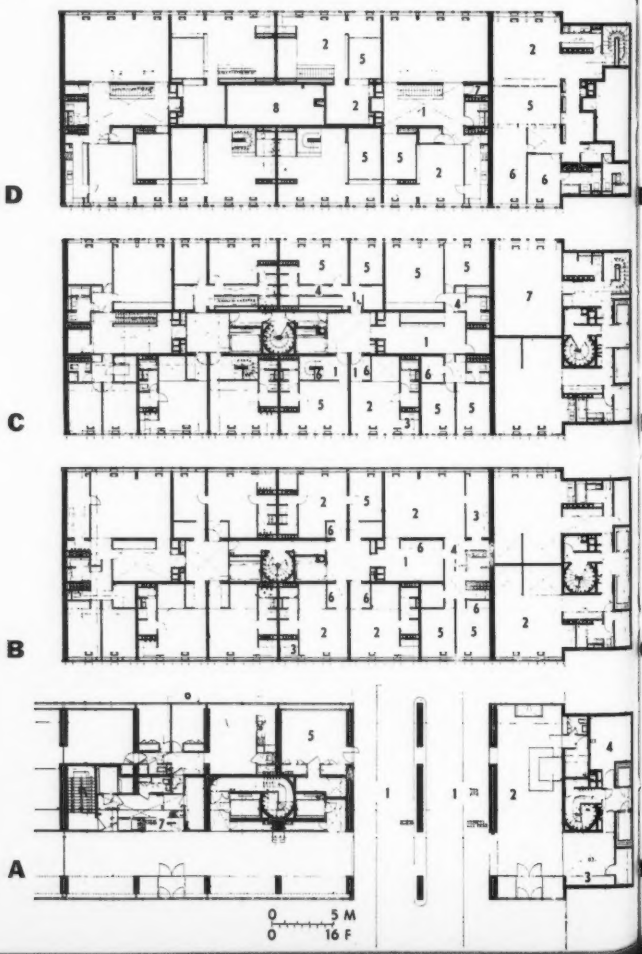
Bloc 6. Bloc 5.

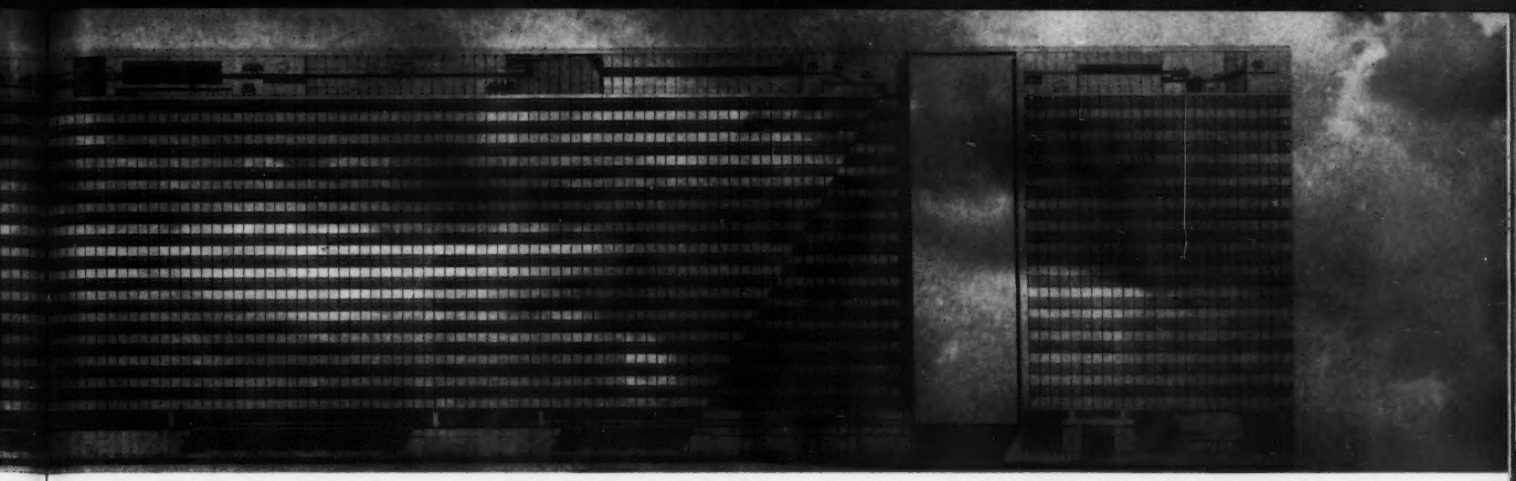
IMMEUBLE D'HABITATION (APPARTEMENTS A

ÉQUIPE A. O. M. ET J. DUBUISSON ARCHITECTES BUREAU D'ÉTUDES S. E. T. C.

L'immeuble d'habitation du premier secteur de l'opération **Maine-Montparnasse** comporte 17 niveaux sur rez-de-chaussée et s'inscrit entre la plate-forme 62,50 et la cote 117 sur un terrain situé en bordure du boulevard Pasteur, selon la disposition générale prévue par la S.E.M.M.A.M. Il comporte 255 appartements dont un logement de gardien.

Les appartements sont de quatre types avec entrée, séjour, une, deux ou troi de des dup der rieu

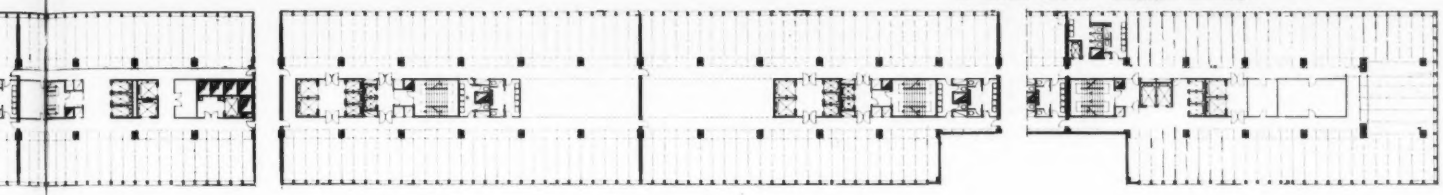




ET D'HABITATION BOULEVARD DE VAUGIRARD

SAUBOT ET WARNERY + ARCHITECTES

1. Maquette de la tour. (Etat actuel de l'étude). 2. Façade du bâtiment D sur le boulevard de Vaugirard. Ce bâtiment, dont les travaux de construction sont en cours d'exécution, comportera : 22.000 m² de logements, 87.000 m² de bureaux, 40.000 m² de parking, 6.000 m² de locaux commerciaux, 18.000 m² de locaux S.N.C.F. (bagages arrivée).



Bloc 4. Bloc 3. Bloc 2. Bloc 1.

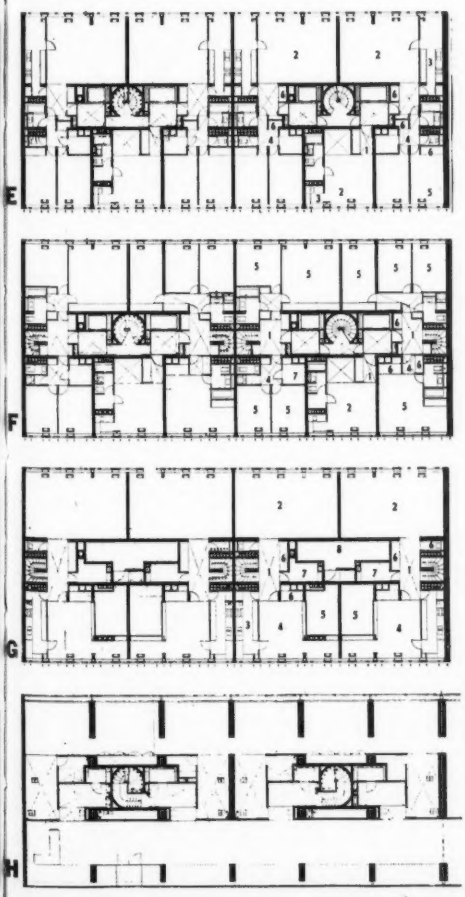
Echelle 1 = 1,4 mm

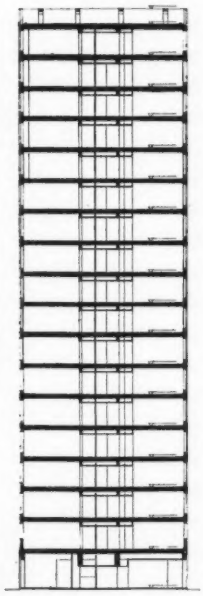
ITS A UN NIVEAU ET DUPLEX) BOULEVARD PASTEUR

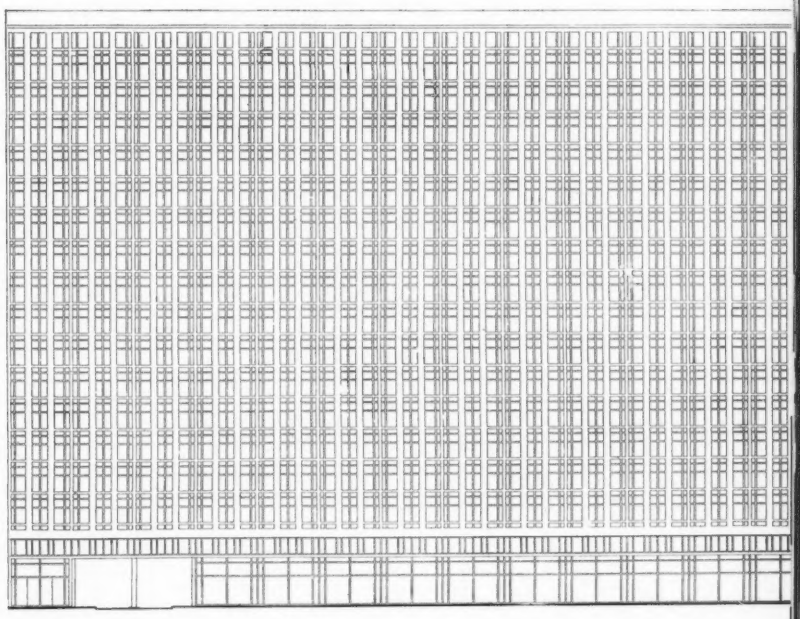
trois chambres, cuisine, dégagement, volumes de rangement, etc. En outre ont été prévus des ateliers d'artistes avec cuisinette et des duplex disposant de jardins intérieurs. Ces derniers sont aménagés dans les niveaux supérieurs avec accès à la cote 109,70 m.

Un soin particulier a été apporté à la bonne tenue des façades par le choix des matériaux. Mur pignon et murs du passage en mosaïque de grès émaillé ; menuiseries en aluminium et glace à rez-de-chaussée ; dans les étages, remplissages en tôle blanche émaillée au four.

Tous les châssis vitrés sont ouvrants, pour permettre le lavage des vitres. Toutefois, un dispositif extérieur est prévu aussi à cette fin. En façade sud : stores extérieurs en toile plastifiée avec commande intérieure. Logements distribués par 4 groupes d'ascenseurs.







Ci-dessus façade Nord et coupe transversale.

Partie Est (Plans types) :

A. Niveau entrée 62,50 m : 1. Passage voitures. 2. Portier. 3. Boîte aux lettres. 4. Voitures d'enfants. 5. Bicyclettes. 6. Loge concierge. 7. Renseignements.
B. Niveaux 101 à 108,80 m : 1. Entrée. 2. Séjour. 3. Cuisine. 4. Dégagement. 5. Chambres. 6. Rangement.
C. Niveau 109,70 m : 1. Entrée. 2. Séjour. 3. Cuisine. 4. Dégagement. 5. Chambres. 6. Rangement. 7. Atelier.
D. Niveau 112,60 m : 1. Entrée. 2. Séjour. 3. Cuisine. 4. Repas. 5. Jardin. 6. Chambres. 7. Débarras. 8. Machinerie des ascenseurs.

Partie Ouest (Plans types) :

E. Niveau 62,50 m : Entrée et halls des escaliers.
F. Niveau 101 à 106,80 m : 1. Entrée. 2. Séjour. 3. Cuisine. 4. Dégagement. 5. Chambres. 6. Rangement.
G. Niveau 109,70 m : 1. Entrée. 2. Séjour. 3. Cuisine. 4. Dégagement. 5. Chambres. 6. Rangement. 7. Débarras.
H. Niveau 112,60 m : 1. Entrée dégagement. 2. Séjour. 3. Cuisine. 4. Repas. 5. Jardins. 6. Rangement. 7. Débarras. 8. Machinerie des ascenseurs .

Le rez-de-chaussée se trouve partagé en deux parties séparées par un passage piétons et voitures conduisant aux entrées des bureaux.

1

Photos Martin. 2

PROJET DE RÉNOVATION D'UN SECTEUR DE PARIS

GASTON LECLAIRE ARCHITECTE PHILIPPE MARTIN ASSISTANT

Le caractère dramatique que prennent actuellement les difficultés de circulation et les menaces qui pèsent sur la santé des habitants, exige d'améliorer les conditions de vie de tous ceux qui habitent Paris, notamment dans les quartiers déshérités. Il s'impose de ne pas laisser subsister, à deux pas du centre, des zones vétustes et saturées où s'enchevêtrent habitations et ateliers également insalubres. Il s'impose aussi de doter Paris des témoignages de notre époque.

Certes, le nombre et la complexité des problèmes à résoudre sur le plan technique, administratif ou juridique exigeraient des enquêtes longues et minutieuses conduites par des équipes spécialisées et il serait souhaitable que l'étude d'un secteur de Paris s'inscrive dans un plan beaucoup plus vaste ; cependant, il n'est pas inutile d'évoquer, par un exemple concret, au moment où l'on prend enfin conscience du rôle de l'urbanisme et de la nécessité d'une évolution, l'esprit dans lequel on pourrait œuvrer.

La présente étude n'a pour objet que de suggérer un essai de rénovation intéressant un secteur de la ville, actuellement sordide mais riche en possibilités inexploitées. Ce secteur comprend une partie des 10e et 19e arrondissements au Nord-Est de Paris. Il intéresse les quartiers du Pont de Flandre, la Villette, Amérique-Combat, Saint-Vincent-de-Paul, Porte Saint-Martin, Hôpital Saint-Louis et s'étend des Buttes-Chaumont aux voies de la gare de l'Est, de la place de la République aux abattoirs de la

4

A. Schéma de la Région Parisienne montrant, limitée par un grisé au Nord-Est de Paris, la zone intéressée.

B. Etude de zonage :

En bleu, voies d'eau.

A. République. B. Buttes-Chaumont. C. Gare du Nord. D. Gare de l'Est. E. Centres administratifs. F. Bureaux. G. Centres culturels. H. Grands magasins. I. Stations de l'air. J. Autoroute du Nord.

Photographies prises récemment dans la zone intéressée.

1. Bassin de la Villette (19e arrt). 2. Passerelle du bassin de la Villette, quai de la Loire (19e arrt). 3. Quai de Jemmapes (10e arrt). 4. Le même quai vu de plus loin. 5. Vieilles maisons d'artisans rue Delesseux (19e arrt). 6. Canal de l'Ourcq, quai de la Marne (19e arrt).

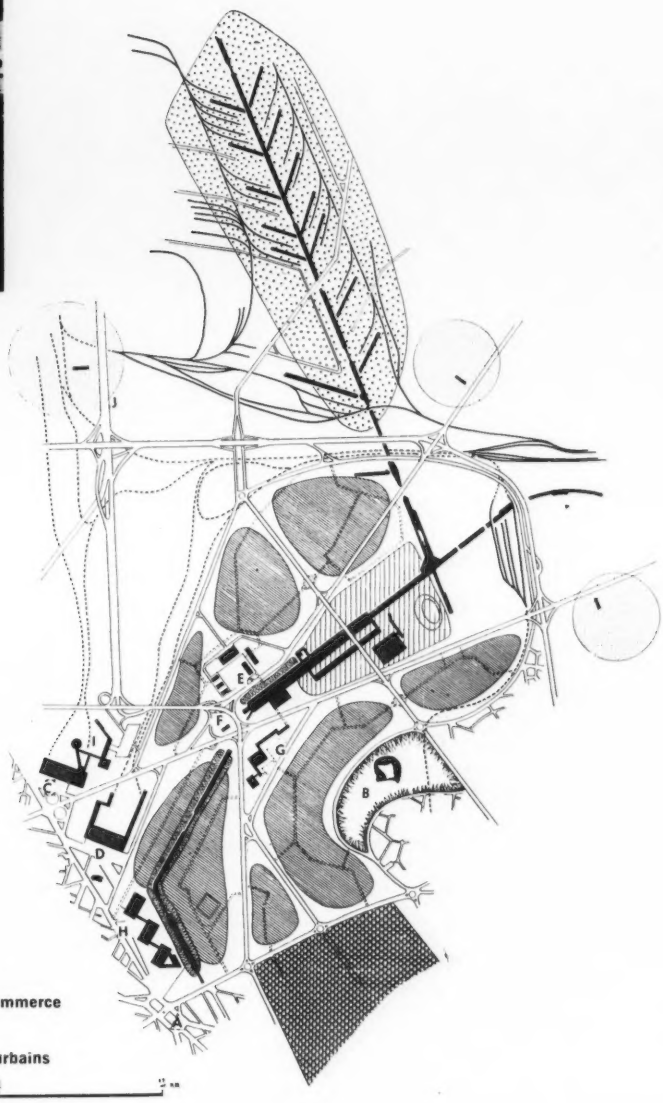
3

Villette. L'unité lui est conférée par les voies d'eau : canal Saint-Martin, bassin de la Villette, confluent du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis. Ce secteur couvre 500 Ha et compte cent soixante-dix mille habitants. Sa densité, de trois cent quarante habitants à l'hectare, est légèrement inférieure à celle de l'ensemble de Paris, qui est de trois cent soixante habitants à l'hectare.

Les quartiers du centre et de l'ouest de Paris sont aujourd'hui figés, les monuments ou perpectives d'intérêt historique et artistique, les rues, places ou quais qui confèrent à la capitale son caractère, ou plus simplement la densité des constructions excluent la possibilité d'aménagements urbanistiques. La prudence y est de règle. Par contre, il est possible et souhaitable de remodeler hardiment les quartiers disposés en croissant autour de ce centre privilégié.

C'est la dimension qui fait d'abord le caractère d'une grande ville. Dès que la profondeur des perspectives, la vaste étendue des espaces libres, l'impressionnant alignement organique des bâtiments peuvent être rendus sensibles de chaque carrefour ou de chaque fenêtre, un pas est franchi. Le citadin, loin d'étouffer dans une fourmilière, devient alors conscient de l'ampleur que prend en tous domaines l'évolution du monde. Il n'en goûte que mieux l'intimité de son logement, ou la douceur d'une promenade au bord de l'eau.

Le projet présenté sur ces pages et les suivantes a été élaboré durant les années 1959-1960.



B

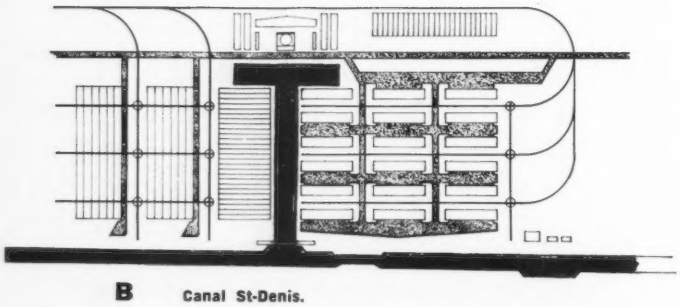
5

6

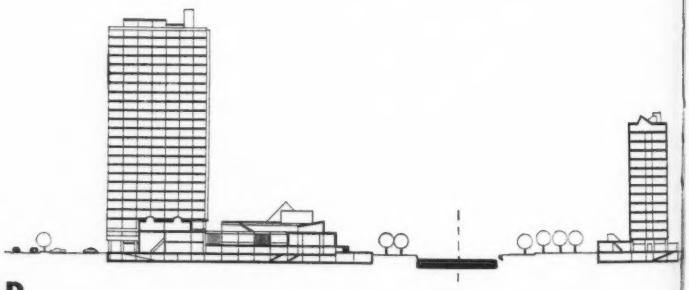
Photos Leclaire.

PROJET DE RÉNOVATION D'UN SECTEUR DE PARIS

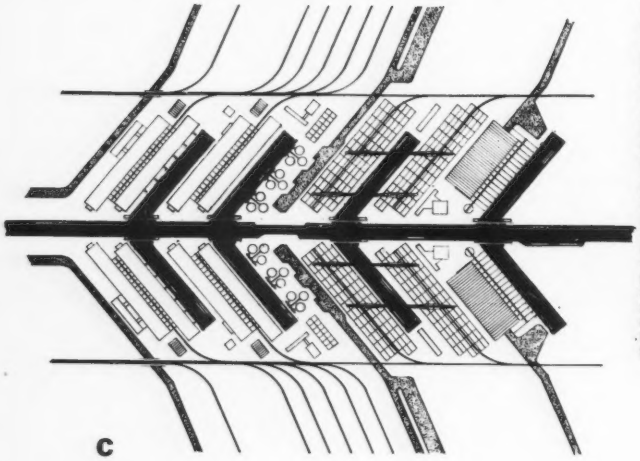
A



B Canal St-Denis.



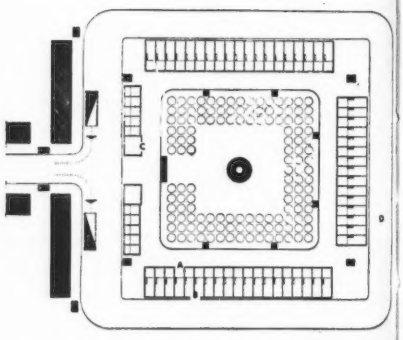
D

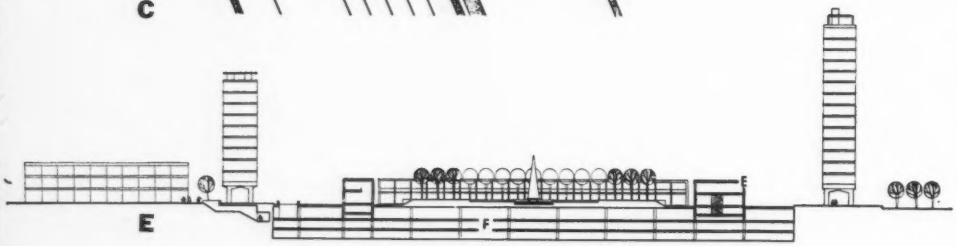


C

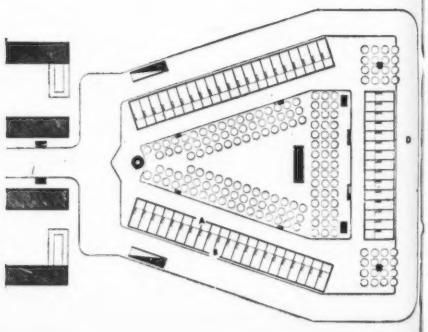
Il est proposé de consacrer aux artisans des îlots dont la forme exacte dépendrait de l'emplacement désigné. Au centre est prévu un espace planté sur lequel ouvrent des boutiques. Les clients y accèdent après avoir laissé leur voiture en sous-sol. Les camionnettes peuvent desservir par derrière les ateliers qui prolongent ces boutiques. Les logements sont à l'étage.

Après remodélation, des terrains importants peuvent être dégagés entre Paris et Saint-Denis des deux côtés du canal. Les entrepôts qui s'y trouvent déjà et ceux qu'on aurait refoulés de Paris pourraient s'y organiser autour du système des voies de communication qui sont ici heureusement réunies. Les routes et les voies ferrées parallèlement disposées, les darses prévues pour la manœuvre aisée des péniches de 38 m 50 desserviraient sans y laisser de zone morte les halls couverts et les aires de stockage, les silos et les magasins. Grues et ponts roulants pourraient démontrer toute leur efficacité.



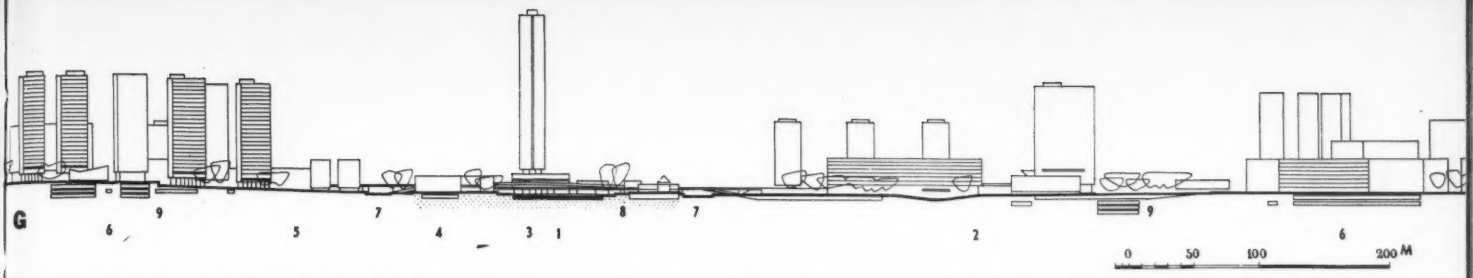


E



F

0 50 100 200 m



Les éléments du plan d'aménagement sont les suivants :

Une esplanade d'honneur, de superficie égale à celle de la place de la Concorde, reservee aux piétons et ayant vue sur le bassin de la Villette, relie les bâtiments qu'occupent les bureaux des organismes publics. Elle recouvre plusieurs étages de sous-sols techniques et d'aires de stationnement pour voitures. Plusieurs voies de desserte et des parkings pour arrêts brefs ceinturent les édifices. Une entrée principale permet d'accéder au niveau de l'esplanade.

La tour des bureaux est l'édifice le plus élevé. Des halls d'accueil, bars et auditoriums occupent les niveaux inferieurs. L'accès et le stationnement des automobiles sont souterrains.

Le Centre culturel groupe une série de salles de spectacles, de bibliothèques et de salles de réunion. Les mouvements de jeunesse et les diverses sociétés y trouvent des locaux. Des jardins et plantations l'isolent du bruit de la circulation.

Le Musée se reflète dans le bassin de la Villette ; de vastes jardins permettent des expositions en plein air.

Le Centre sportif comprend un stade de 30.000 places, une patinoire, des piscines, des terrains d'entraînement pour football et rugby, plusieurs salles de gymnastique et plateaux d'évolution, des terrains de basket et tennis, un bassin pour aviron avec tribune, etc.

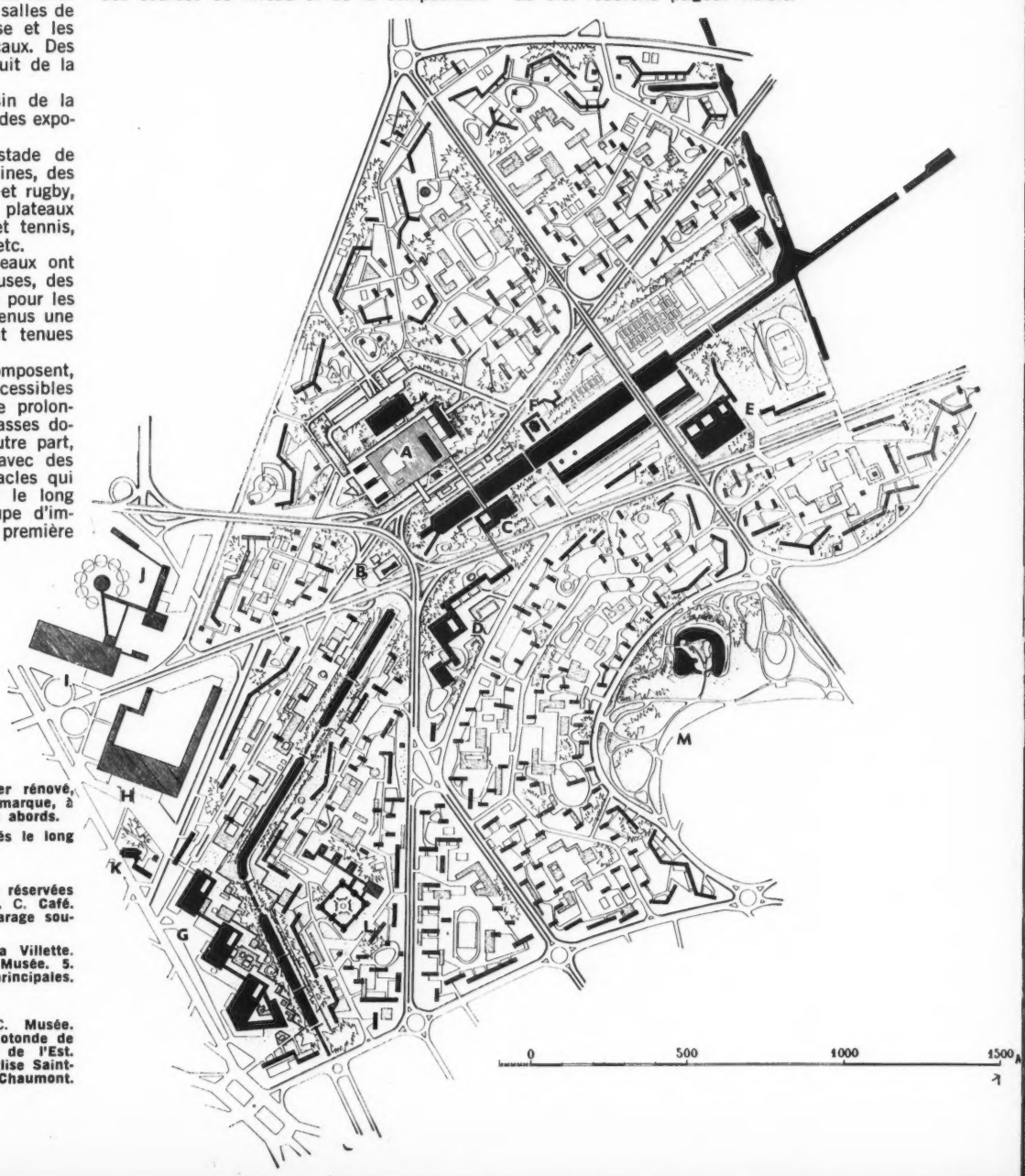
Partout entre les immeubles nouveaux ont été prévus des plantations, des pelouses, des terrains d'entraînement et des jardins pour les enfants. Les quais du canal sont devenus une longue promenade. Les voitures sont tenues loin de ces endroits paisibles.

Les centres commerciaux se composent, d'une part, de grands magasins accessibles depuis le boulevard Magenta, qui se prolongent en comptoirs divers sur les terrasses dominant le canal Saint-Martin, et d'autre part, d'une série de boutiques alternant avec des cafés, restaurants et salles de spectacles qui s'alignent en deux ou trois niveaux le long des quais. Par ailleurs chaque groupe d'immeubles possède ses magasins de première urgence.

L'église St-Laurent et les parties historiques de l'hôpital St-Louis se voient dégagées et leur architecture mise en valeur. Les services de l'hôpital sont regroupés en annexe.

Les habitations sont réparties en plusieurs zones, fortement intégrées à la composition d'ensemble, mais animées d'une vie propre. Au centre de chaque groupe d'immeubles se trouvent placés les écoles, les églises, les spectacles, les magasins et tous les services que nécessite le fonctionnement d'un quartier (dispensaires, cliniques, bureaux de poste et commissariats, etc.). A cette disposition correspond le système de voies de communication différenciées. Il est proposé ici, pour assurer l'unité de l'ensemble réalisé, de répartir les immeubles en un certain nombre de types disposés suivant les besoins de l'orientation, des courbes de niveau et de la composition.

On a pris pour règle de multiplier les bâtiments isolés et en tout cas de les tenir systématiquement élevés — l'habitant du 20e étage ne se sent pas plus perdu que celui du 5e, et il est vain de vouloir recréer en ville les conditions de la vie à la campagne. Par contre, la multiplication des immeubles qui caractérise le fait urbain, si elle a l'avantage de rendre rentables les services communs les mieux organisés, risque de donner au citadin une hantise de l'étouffement, si de vastes prospects ne lui sont pas assurés. Aussi a-t-on prévu que partout s'ouvrent des perspectives rythmées par les deux types d'habitation en hauteur retenus en majorité. Entre ces volumes simples hardiment implantés jouent les rubans des routes et des canaux, les frondaisons mouvantes des arbres et plus haut les nuages du ciel redevenu partout visible.



A. Perspective d'ensemble sur le quartier rénové, en bordure du canal Saint-Martin. On remarque, à droite, l'hôpital Saint-Louis dégagé de ses abords.

B. et C. Plans types d'entrepôts aménagés le long du canal Saint-Denis.

D. Coupe sur le canal Saint-Martin.

E et F. Coupe et plans types de places réservées aux artisans : A. Boutiques. B. Ateliers. C. Café. D. Voie de desserte. E. Logements. F. Garage souterrain.

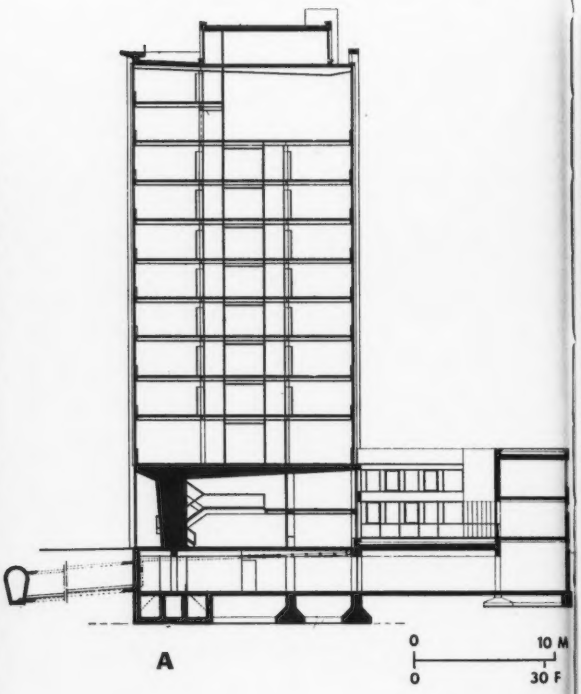
G. Coupe d'ensemble : 1. Bassin de la Villette. 2. Centre administratif. 3. Bureaux. 4. Musée. 5. Centre culturel. 6. Habitations. 7. Voies principales. 8. Zone de piétons. 9. Garages.

H. Plan d'aménagement du secteur : A. Centre administratif. B. Bureaux. C. Musée. D. Centre culturel. E. Centre sportif. F. Rotonde de Ledoux. G. Grands magasins. H. Gare de l'Est. I. Gare du Nord. J. Station de l'air. K. Eglise Saint-Laurent. L. Hôpital Saint-Louis. M. Buttes-Chaumont.

IMMEUBLE DE LA FÉDÉRATION

JEAN FAYETON ARCHITECTE

1. Façade sur la rue du Dr Finlay. Cette photographie a été prise du bâtiment de la Caisse d'Allocations Familiales, dont on voit l'entrée au premier plan et l'amorce de la salle de réunion à droite. 2. Façade sur le boulevard de Grenelle ; on notera que le volume principal repose sur deux piliers de béton armé distants de 17,50 m. La forme de ces piliers, bruts de décoffrage, a été étudiée en fonction des données de la résistance des matériaux et de l'intention plastique de l'architecte. 3. Détail du hall d'entrée ouvrant en retrait du boulevard de Grenelle.



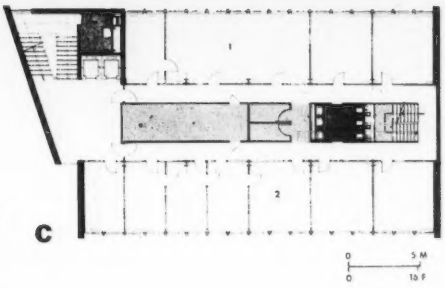
A. Coupe transversale sur le bâtiment haut et la construction à deux niveaux entourant la cour intérieure. On notera la forme du pilotis et de la grande poutre qui supporte les charges principales.

B. Rez-de-chaussée : 1. Vestibule d'entrée. 2. Hall. 3. Abonnements et vente. 4. Bureaux. 5. Expéditions librairies.

C. Etage courant : 1. Bureau de dessin. 2. Secrétariat.

1

NATIONALE DES ORGANISMES DE SÉCURITÉ SOCIALE A PARIS

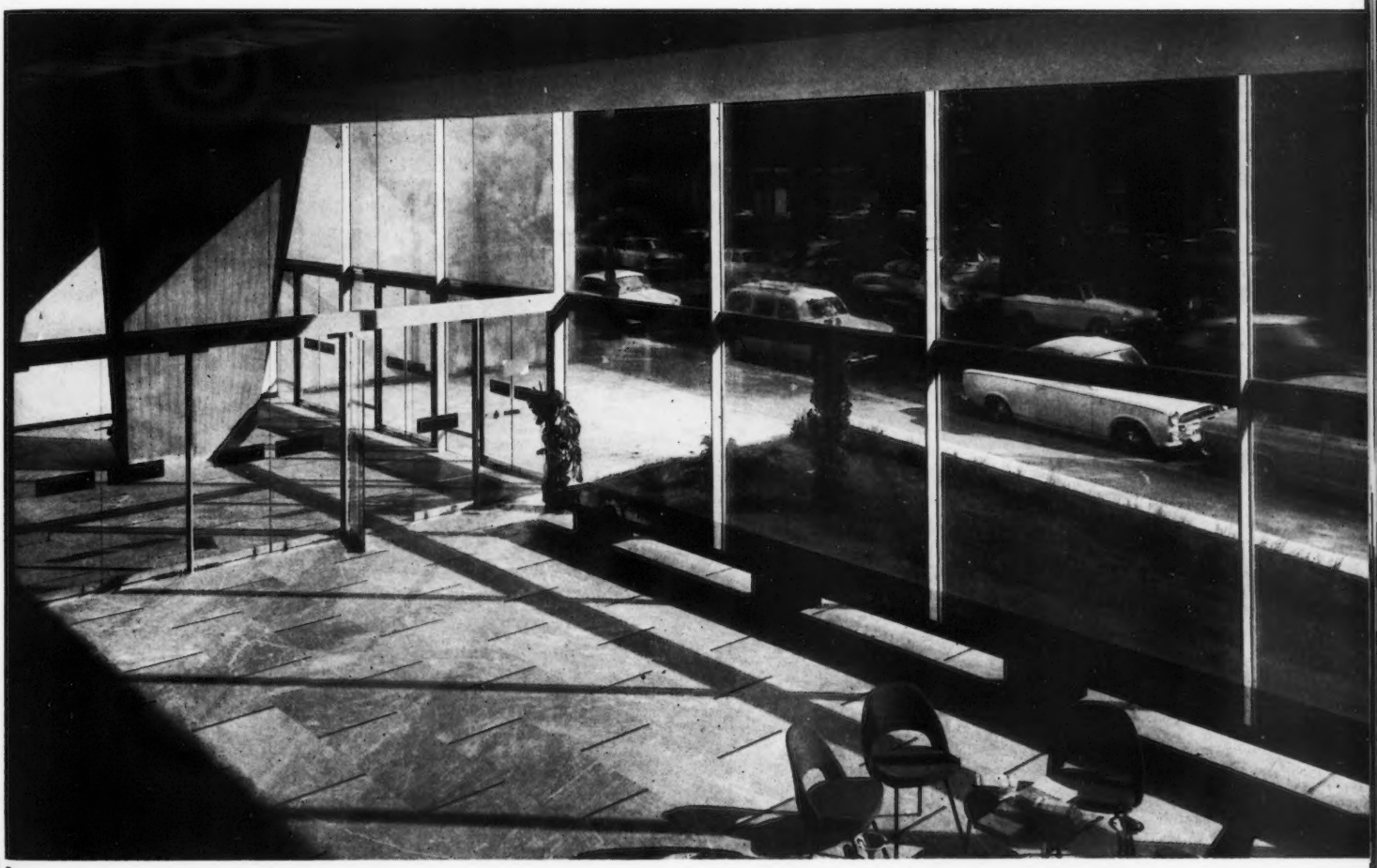


Le terrain affecté à la construction du Siège de la « F.N.O.S.S. » est un quadrilatère limité au Nord-Est par le boulevard de Grenelle, au Sud-Ouest par la rue du Dr Finlay et sur les deux autres côtés par des murs mitoyens.

Comme il est de règle à Paris, le volume des bâtiments résulte en grande partie de l'application des différents gabarits sur voie publique, mitoyens, cour, etc.

En dépit de ces données irrationnelles, l'architecte a recherché des formes simples et tiré parti de la totalité du gabarit par un léger retrait le long du boulevard de Grenelle, qui a déterminé le plan de la pelouse qui l'en éloigne.

Sur un sous-sol affecté au garage des voitures, le corps de bâtiment principal (37 m. de



3

hauteur) est édifié le long de ce boulevard. Il est conçu de manière à ce que la totalité des bureaux ouvrent en façade. Les locaux annexes : vestiaires, sanitaires, archives, ont été placés au centre entre les deux circulations.

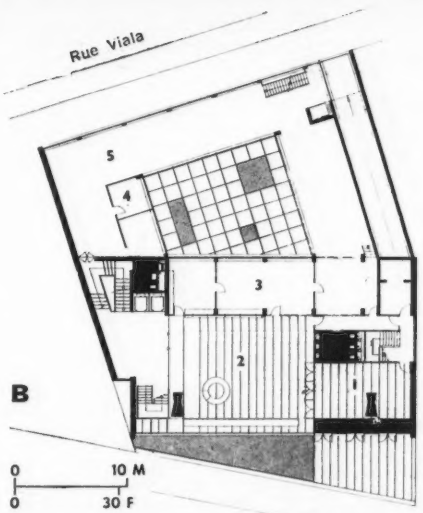
Le bâtiment bas donnant sur la rue Finlay est une aile à deux niveaux disposée autour d'une cour intérieure.

CONSTRUCTION : L'infrastructure, jusqu'au plancher haut du deuxième niveau est en béton armé. La superstructure du bâtiment principal est composée d'une ossature métallique.

Le rez-de-chaussée du bâtiment principal présente la particularité d'être élevé, en façade, sur deux piliers de béton armé distants de 17 m. 50, de sorte que le hall d'accueil est largement dégagé. La forme de ces piliers, bruts de décoffrage, a été étudiée à la fois en fonction des données de la résistance des matériaux et des intentions plastiques.

Dans les étages supérieurs, la charpente métallique comprend, sur les façades, des potelets espacés de 1 m. 50. Les planchers mixtes, acier-béton, sont constitués de dalles de béton armé reposant sur les poutrelles avec lesquelles elles collaborent grâce à la présence de papillons soudés sur les ailes supérieures au voisinage des appuis.

Les façades comprennent des panneaux dont la partie inférieure, en allège, est vitrée en glace Securit brute la partie supérieure contient un châssis basculant. Tous les profils sont en aluminium. Les panneaux d'allèges sont doublés à l'intérieur d'un mur de Siporex, qui assure une isolation thermique suffisante. L'intervalle compris entre le mur de doublage et la glace Securit est convenablement ventilé pour éviter les condensations. La protection solaire, assurée par des stores vénitiens, est insuffisante sur la façade exposée au Sud-Ouest.

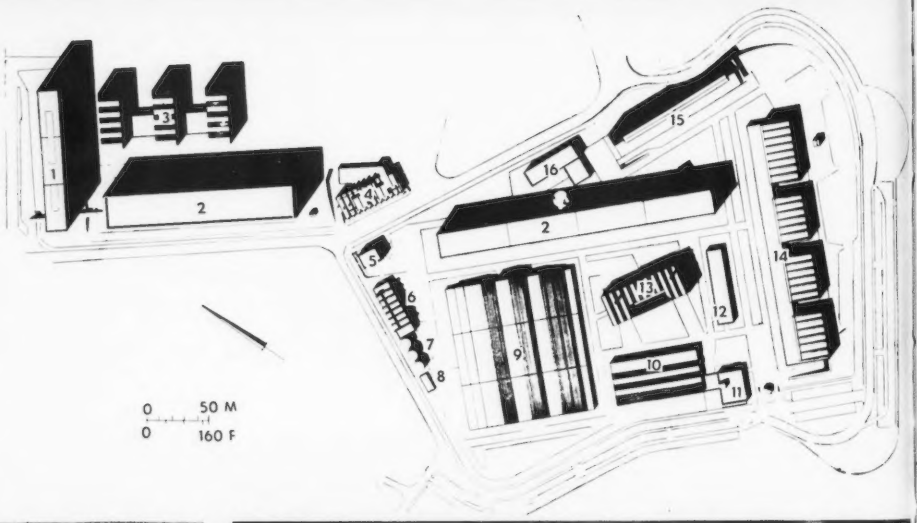


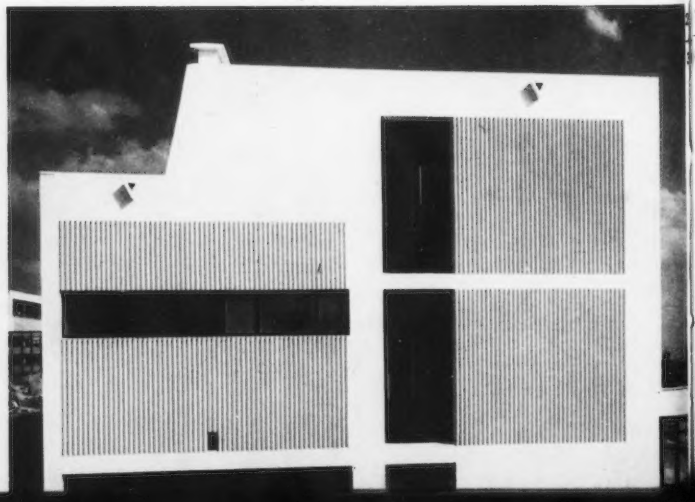
CENTRE D'ÉTUDES NUCLÉAIRES DE FONTENAY AUX ROSES

PIERRE LABORDE ARCHITECTE

1. Vue d'ensemble du bâtiment administratif, à gauche, lié aux laboratoires à droite par une galerie vitrée au niveau du rez-de-chaussée seulement. 2 et 3. Bâtiments abritant ateliers et laboratoires techniques. 4. Bâtiment des piles « Triton et Minerve ». 5. Détail de la galerie réunissant le bâtiment administratif aux laboratoires, légèrement surélevée pour permettre le passage des voitures. 6. Détail du bâtiment des laboratoires montrant bien le rythme de la façade. 7 et 8. La cantine.

Plan d'ensemble : 1. Administration. 2. Laboratoires. 3. Halls semi-industriels. 4. Cantine. 5. P.T.T. 6. Chaufferie. 7. Réservoirs fuel. 8. E.D.F. 9. Laboratoires. 10. Ateliers. 11. Sécurité. 12. Infirmerie. 13. Bâtiment existant (laboratoire). 14. Hall des piles. 15. Magasin. 16. Usine effluent.





4

Documents Commissariat à l'Energie Atomique. Photo E.B. Weill.

Le Centre d'Etudes Nucléaires de Fontenay aux Roses a fait l'objet d'une importante publication dans notre revue en 1959, alors que les travaux de reconstruction de ce centre étaient déjà commencés (1). Depuis, certains bâtiments ont été complétés ou construits et l'ensemble sera achevé, avec les abords et les jardins, dans un an environ.

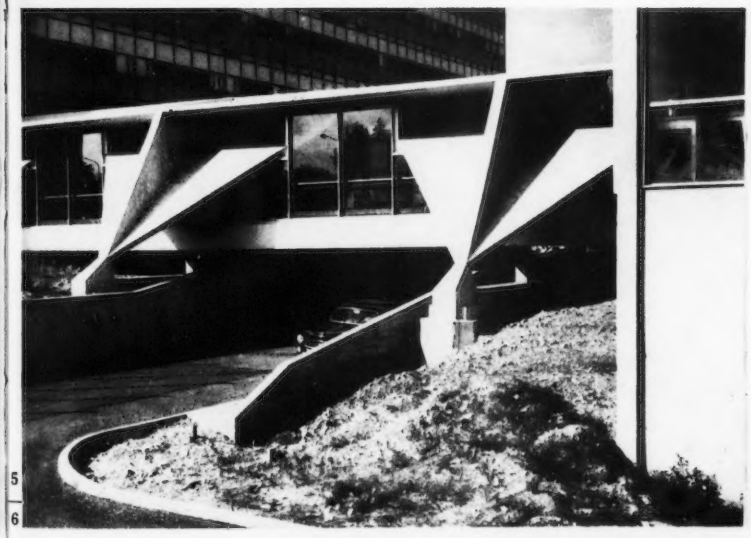
Le bâtiment abritant les services administratifs a été doublé, ainsi que le bâtiment de laboratoires auquel il est lié ; ils ont atteint ainsi, l'un et l'autre, leurs dimensions définitives. Les autres bâtiments de laboratoires sont aussi réalisés ; la cantine est en service depuis 1959. Les ateliers, services annexes : infirmerie, etc., sont finis ou en cours d'achèvement.

L'élément essentiel de cet ensemble est le bâtiment des piles qui vient d'être terminé ; il abrite deux niveaux de bureaux et de laboratoires disposés en ligne continue devant quatre halls identiques (48 m × 22) et 20 m de hauteur dont 14 hors sol, ce qui a exigé des fondations importantes, le poids des installations étant considérable et le terrain de mauvaise qualité.

La construction est réalisée au moyen de portiques articulés, d'une portée relativement grande et il a dû être prévu une protection anti-atomique importante. Cela a demandé de longues recherches et la mise au point d'une variété de bétons spéciaux : béton armé ordinaire, béton précontraint pour le réacteur Triton, béton à la baryte pour la cellule T.H.A., béton au bore pour « Naïade 2 ».

Derrière les grandes façades vitrées, dont le rythme est intéressant, sont dissimulés tous les aménagements qui représentent le résultat d'une collaboration étroite entre le maître de l'ouvrage, l'architecte et les entreprises. Pour ce bâtiment, M. Florentin a été ingénieur conseil.

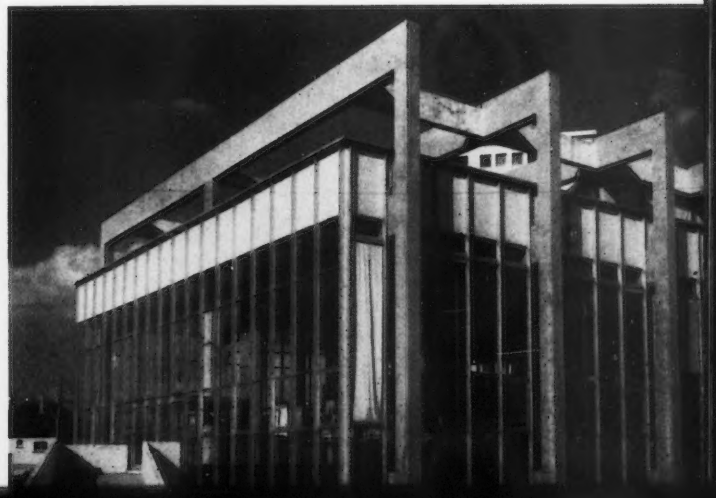
(1) *Voir publication précédente, « A.A. », n° 82, mars 1959, pages 26 à 30.*



5

6

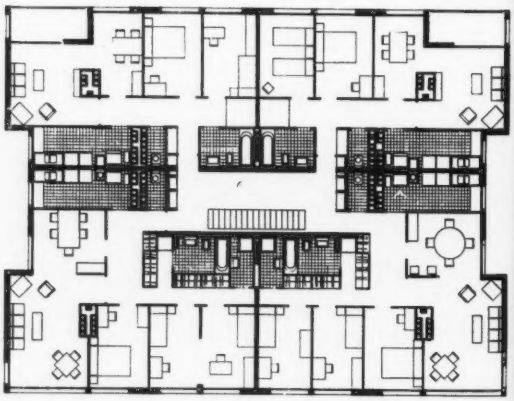
7

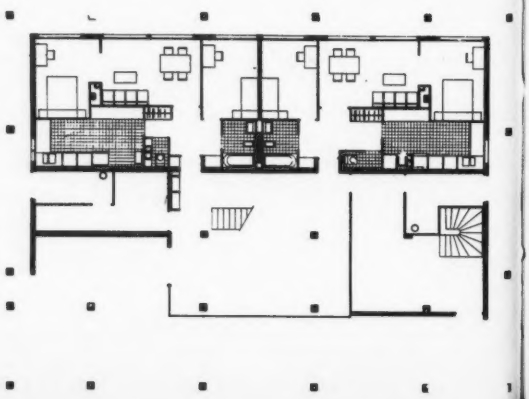


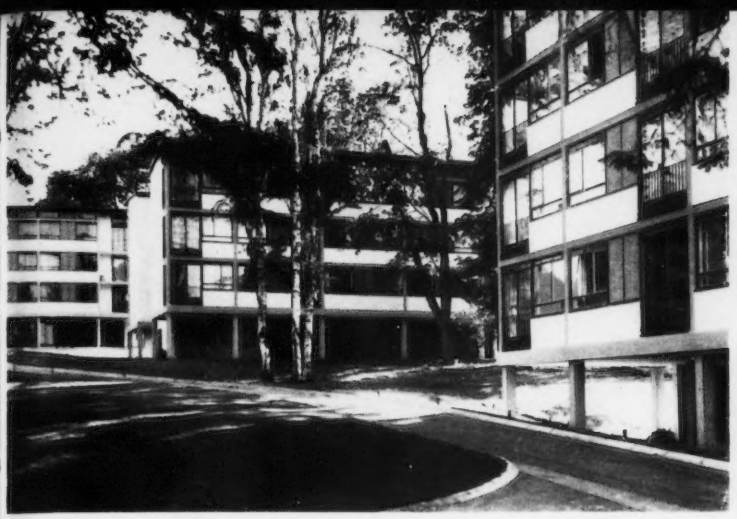
8

IMMEUBLES D'HABITATION A LOUVECIENNES

PAUL HERBE ET JEAN LE COUTEUR ARCHITECTES







Cet ensemble comprend 260 logements, répartis en seize bâtiments de 3 ou 4 étages disposés dans le parc du château de Louveciennes. Ce parc, d'une superficie de 7 hectares environ, très bien situé au centre de la ville, près de l'église, comporte des arbres séculaires. Le terrain, légèrement en pente, offre des vues très dégagées vers Paris.

Le parti adopté a conduit à la recherche d'une densité assez faible afin de conserver au parc tout son caractère. Les espaces verts importants ont été traités partie en prairie, partie en pelouse. Des aires de jeux ont été aménagées. Le parc n'est traversé par aucune voie carrossable.

Les appartements étaient destinés à la vente (catégorie de prime à 600 francs), leur surface est la suivante :

3 pièces : 35 logements de 58 m². 4 pièces : 106 de 70 m².
5 pièces : 86 de 92 m² et 2 de 81 m².
6 pièces : 12 de 104 m² et 16 de 103 m².

Deux garages d'une surface respective de 900 et 720 m² sont reliés entre eux par un système de rampes et construits à l'écart des immeubles. Sur chaque garage a été prévu, en terrasse, un court de tennis.

A proximité des garages, des boutiques de première urgence ont été aménagées sur le chemin de la gare.

Afin de pouvoir plus facilement conserver les arbres de valeur, les architectes ont adopté le parti de petits immeubles, comprenant quatre appartements à chaque niveau, disposés autour d'un escalier central. Certains de ces immeubles comportent trois niveaux sur rez-de-chaussée, d'autres quatre. Selon les espaces disponibles, certains sont isolés, d'autres sont reliés par une sorte de pont, permettant la création de chambres supplémentaires.

Les rez-de-chaussée ne comportent que deux appartements et des portiques destinés à alléger les volumes. Ce même souci a entraîné la juxtaposition de plusieurs matériaux de façade : revêtement en mosaïque de pâte de verre (2 × 2) importée d'Italie, blanche dans les grandes surfaces, colorée pour les petites ; revêtement de la partie centrale des pignons en pierre dure de Beaumont. Ossature en béton armé apparente et menuiseries métalliques. Stores « Kirsch ».

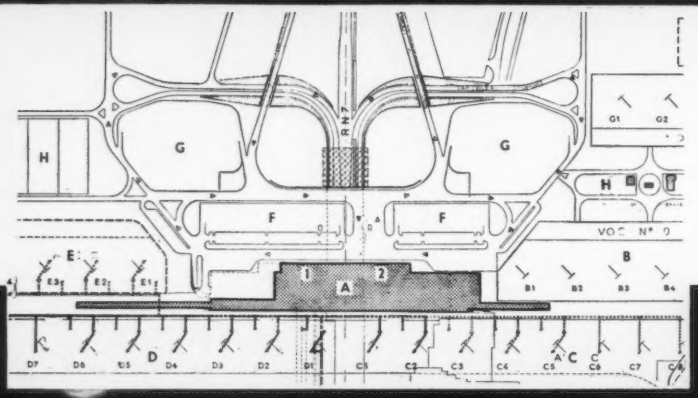
Les cuisines, living-rooms, salles d'eau, sanitaires et dégagements sont revêtus de « Dalflex » ; les chambres, d'un parquet mosaïque, collé ; les escaliers, paliers, halls et porches d'entrée sont en granito. Chauffage individuel, avec chaudière fonctionnant au gaz de ville.

Vues d'ensemble montrant les immeubles disposés dans le parc, et implantés pour suivre les dénivellations du terrain. Ci-dessous : installations de jeux pour les enfants.

A. Plan d'ensemble : A. Château de Louveciennes. B. Boutiques. C. Garages convertis en tennis.

B. Rez-de-chaussée. C. Etage courant.

Photos P. Joly, Vera Cardot.



AÉROPORT DE PARIS ORLY

Les Installations Terminales d'Orly ont été réalisées sous la haute direction de M. P.D. Cot, directeur général de l'Aéroport de Paris, par une équipe d'architectes et d'ingénieurs placés sous l'autorité de M. J. Vasseur, directeur de l'Equipement et des Installations, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ; M. H. Vicariot, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et architecte, responsable du programme, de la coordination, des études d'architecture et décoration et de l'exécution des travaux de finition ; M. E. Becker, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ; M. A. Busson, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ; M. J. Block, ingénieur des Ponts et Chaussées ; M. S. Didier, ingénieur des Ponts et Chaussées. — Conseil : M. A. Leconte, inspecteur général des Bâtiments Civils et Palais Nationaux.

Cliché Aéroport de Paris.

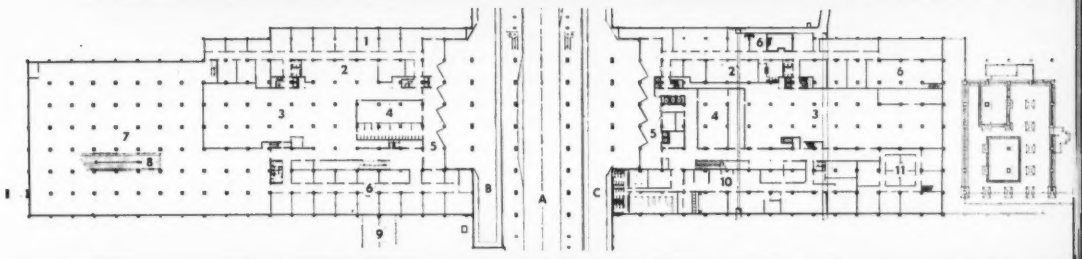
Comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire, nous ne pouvons considérer l'aéroport d'Orly comme un exemple d'architecture ou même d'organisation fonctionnelle.

En raison de l'ampleur de l'aéroport, de son importance dans la vie nationale, de certaines qualités évidentes (implantation urbanistique, qualités d'exécution, bon emploi des alliages légers), nous avons décidé de publier largement la documentation technique et photographique concernant cette réalisation.

Une analyse plus complète du programme et de la réalisation permettrait peut-être d'expliquer ou de justifier des dispositions qui ont suscité certaines réserves.

3

Ont participé aux études : A. Dugat, G. Pinglaut, J. Letondeur, R. Martinot, R. Maurel, ingénieurs ; P. Meyer, Y. Coutant, M. Grégoire, H. Legagneur, L. Johannessen, P. Frisch, J. Page de Fontenelle, S. Marcq, C. Million, R. Laroche, architectes ; C. Prinz, S. Bailly, L. Heiser, J. Gonnard, ingénieurs, avec le concours des bureaux d'Etudes Setec, Sechaud et Metz, Cogefra et bureaux d'Etudes des principales entreprises.



Les installations terminales d'Orly sont conçues pour recevoir en première phase un trafic de quatre millions de passagers par an. Des extensions ultérieures permettront d'atteindre un trafic maximum de six à huit millions de passagers.

Ces installations sont placées dans la zone centrale de l'aéroport, entre l'esplanade (qui comporte des parcs à voitures) au Nord et les aires de trafic des avions au Sud. Un important réseau routier les relie à Paris et aux différents points de l'aéroport. Une branche spéciale de l'autoroute Sud se termine sur l'esplanade prévue devant le bâtiment central. La route nationale n° 7 a été déviée et passe sous ce bâtiment. Des bretelles de jonction relient cette route à l'esplanade.

4

1. Vue aérienne de l'ensemble de l'infrastructure des Installations Terminales. 2. L'aérogare, vue de nuit en arrivant de Paris. 3. Vue d'ensemble côté Paris avec engagement de la Nationale 7 sous les parkings et le bâtiment. 4. Vue aérienne montrant l'implantation du système routier et les parkings.

En page de gauche : Plan des circulations : A. Installations Terminales (1. Départ. 2. Arrivée). B à E. Aires de stationnement des avions. F et G. Parkings. H. Dépôt carburant.

Ci-dessus : Plan du deuxième sous-sol : 3. Route Nationale n° 7. B. Route de service Ouest. C. Route de service Est. 1. Magasins et ateliers. 2. Sous-station chauffage. 3. Centrale de ventilation. 4. Centrale électrique. 5. Quai. 6. Réserves des commerces. 7. Garage. 8. Rampe d'accès au premier sous-sol. 9. Galerie souterraine des passagers. 10. Réserves restaurant. 11. Vestiaires.

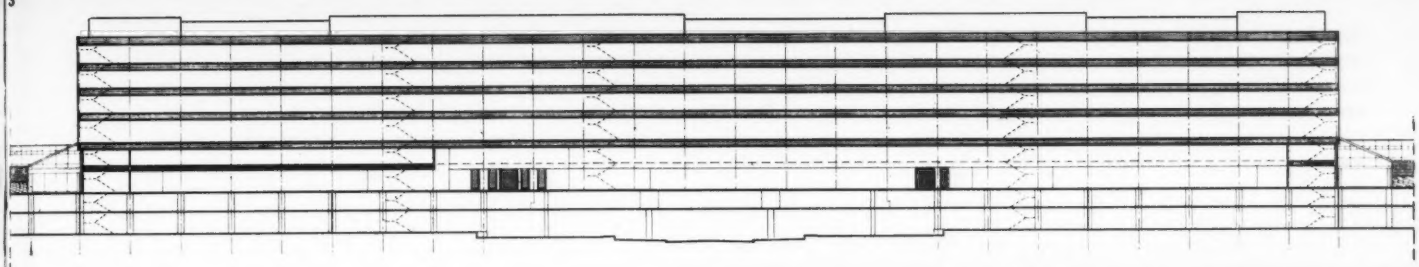
1

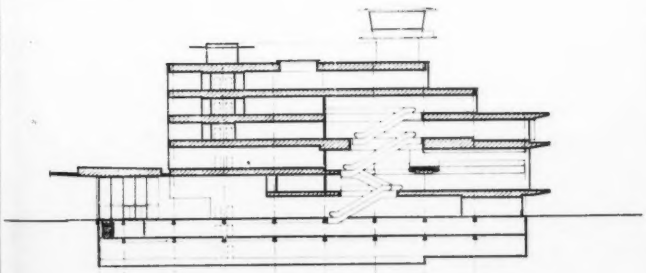
AÉROPORT D'ORLY

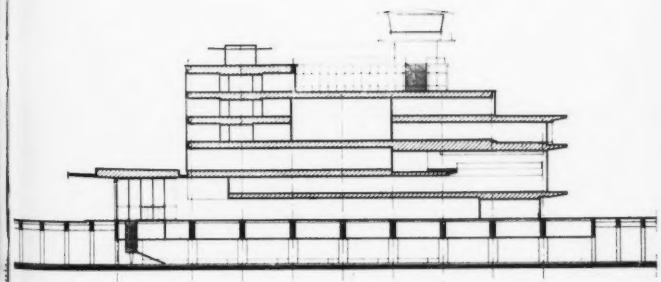
Les Installations Terminales comprennent un bâtiment central flanqué de jetées : l'une à l'est, l'autre à l'ouest. Toutes les installations nécessaires au trafic « Passagers » sont concentrées dans ce bâtiment central : halls d'enregistrement et de livraison des bagages ; bureaux commerciaux, techniques et administratifs des compagnies aériennes ; contrôle de douane et de police, contrôle sanitaire aux frontières et bureaux administratifs de ces services ; service d'escale des compagnies et de l'Aéroport de Paris ; installations commerciales, restaurants et concessions groupées en divers centres, chambres d'hôtel sous douane et hors douane ; service de la Circulation aérienne et de la Météorologie ; service de gestion et d'entretien de l'Aéroport de Paris ; cantine, dispensaire, vestiaires et commodités diverses pour les agents et employés. Cette concentration facilite les relations entre les services et améliore le rendement des installations.

Schématiquement, les Installations Terminales présentent : du côté nord (vers Paris), le hall des arrivées et des départs, surmonté par un bâtiment administratif de quatre étages ; du côté sud (vers l'aire de trafic principale) : au rez-de-chaussée, les « portes » d'accès aux avions avec leurs petites salles d'attente, les locaux des services de piste des compagnies aériennes ; au premier étage, une galerie marchande ; au deuxième étage, les installations pour passagers en transit ; au troisième étage, deux restaurants (1re et 2e classes) ; au quatrième étage, une brasserie, un hôtel de quarante chambres et diverses annexes ; au cinquième étage, des locaux techniques ou d'administration. La possibilité de construire une tour de contrôle et ses annexes techniques au-dessus du corps central a été réservée pour une phase ultérieure.

3







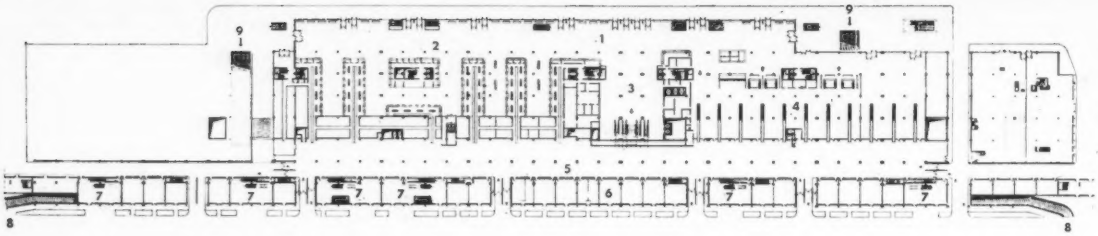
4

Ci-dessus : Coupes longitudinale et transversales sur l'aérogare.

1. Vue d'ensemble, angle nord-ouest. 2. Détail de l'accès extérieur des visiteurs aux terrasses des troisième, quatrième et cinquième étages, façade Est du bloc des restaurants relié au corps de bâtiment principal. 3. Façade Sud, vers les pistes. 4. Tour P.C.R.

1

2



8 8

AÉROPORT D'ORLY

Plan du rez-de-chaussée : 1. Hall du public. 2. Comptoirs d'enregistrement des bagages. 3. Accès premier étage (escalators). 4. Livraison des bagages. 5. Galerie de circulation des bagages. 6. Services de piste. 7. Salle d'attente. 8. Rampe d'accès au sous-sol. 9. Accès aux terrasses. 10. Entrée du garage.

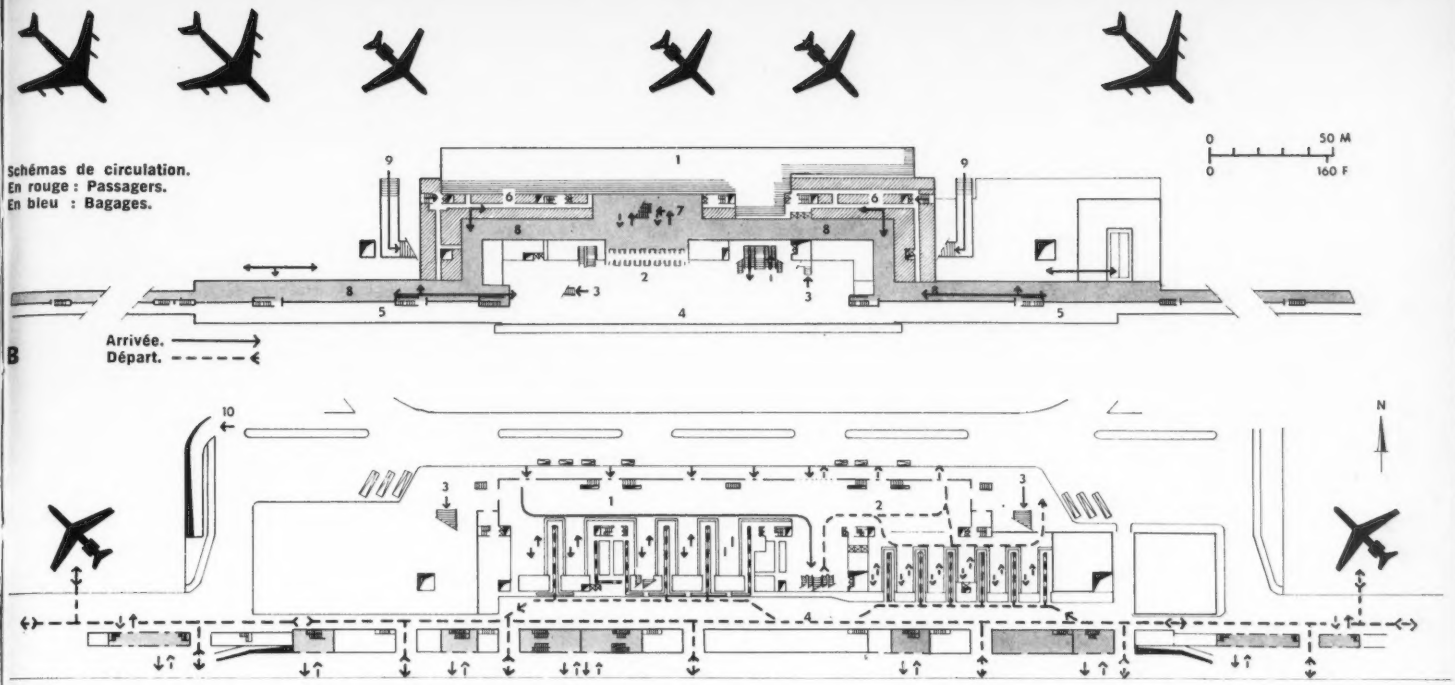
CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES.

Du côté de Paris, la gare comporte un seul niveau : le rez-de-chaussée. La zone des départs est située dans la partie Ouest, avec les comptoirs d'enregistrement des compagnies aériennes. La zone des arrivées est située à ce niveau dans la partie Est, avec les installations de livraison des bagages.

Du côté de l'aire de trafic principale, l'aérogare comporte deux niveaux : la circulation des bagages reste au rez-de-chaussée : les passagers montent au premier étage, d'où ils se rendent, par les jetées, aux portes d'accès conduisant aux avions. Il existe un accès particulier affecté à chacun des vingt-quatre postes de stationnement que comportera l'aérogare.

Pour les vols internationaux, l'exécution des formalités à la frontière a été considérablement facilitée par l'adoption définitive d'un système particulier de contrôle de douane que les spécialistes anglais ont dénommé « Orly-System ». Le principe en est le suivant : la visite de douane des bagages enregistrés est faite au moment de l'enregistrement ou de la livraison de ces bagages. Elle est distincte des contrôles concernant les voyageurs eux-mêmes (contrôles personnels) et leurs bagages à main, qui sont effectués seulement au moment où

3



les voyageurs franchissent la frontière, quelques minutes avant l'embarquement (ou après le débarquement). La frontière est matérialisée par un « filtre de contrôles » situé au premier étage.

Ce système permet, comme les installations de contrôle à l'entrée des quais d'une gare ferroviaire, un écoulement continu des passagers. Il rend possible des débits importants.

Les visiteurs et les personnes accompagnant les voyageurs ont accès à toutes les zones publiques et aux terrasses de l'aérogare, situées à différents niveaux, d'un bout à l'autre des jetées et du bâtiment central.

Des circulations particulières sont prévues pour les agents et employés, ainsi que des moyens de manutention verticaux pour les marchandises nécessaires au fonctionnement des Installations Terminales (telles que les approvisionnements des restaurants et l'évacuation des déchets). Des quais de service pour camions sont prévus au deuxième sous-sol, desservis par des chaussées situées de part et d'autre de la route nationale n° 7.

1. Hall du public au premier étage. 2. Vue plongeante sur le hall du rez-de-chaussée. 3. Hall du rez-de-chaussée. 4. Détail de ce hall. 5. Salon de thé prolongé par un balcon au troisième étage.

Schémas de circulation.
A. Rez-de-chaussée : 1. Départs. 2. Arrivées. 3. Visiteurs. 4. Circulation des bagages.

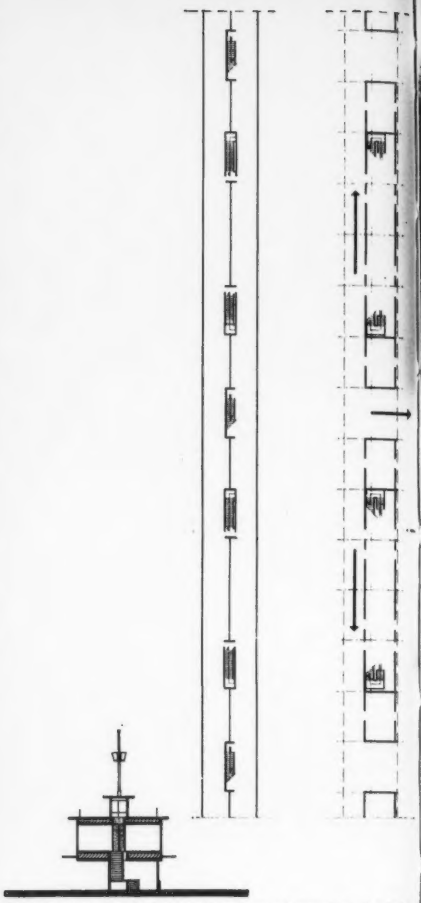
B. Etage : 1. Vide du hall. 2. Formalités. 3. Accès au restaurant. 4. Galerie marchande. 5. Métropole. 6. Personnel. 7. Transit. 8. Voyageurs sous douane. 9. Visiteurs.

4

5

Documents Aéroport de Paris.

1



Plan partiel et coupe sur les deux niveaux de la jetée.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les sous-sols sont en béton armé. En superstsructure, l'ossature est en acier.

Les façades sont des murs rideaux suspendus élastiquement à l'ossature pour diminuer la transmission des bruits extérieurs à l'intérieur du bâtiment. La partie Nord du corps central comporte l'emploi de panneaux en glace émaillée à l'extérieur, laine de verre et tôle galvanisée à l'intérieur et de meneaux et menuiseries en acier inoxydable. Les panneaux des jetées sont constitués par deux feuilles d'aluminium séparées par une couche de polystyrène expansé. Ils sont portés par une ossature légère en aluminium oxydé. La façade Sud du corps central est constituée par des glaces épaisses posées sur « Néoprène » dans de grandes menuiseries en aluminium oxydé.

Tous les sols sont traditionnels : pierre dure, grès cérame, moquette, carreaux plastiques.

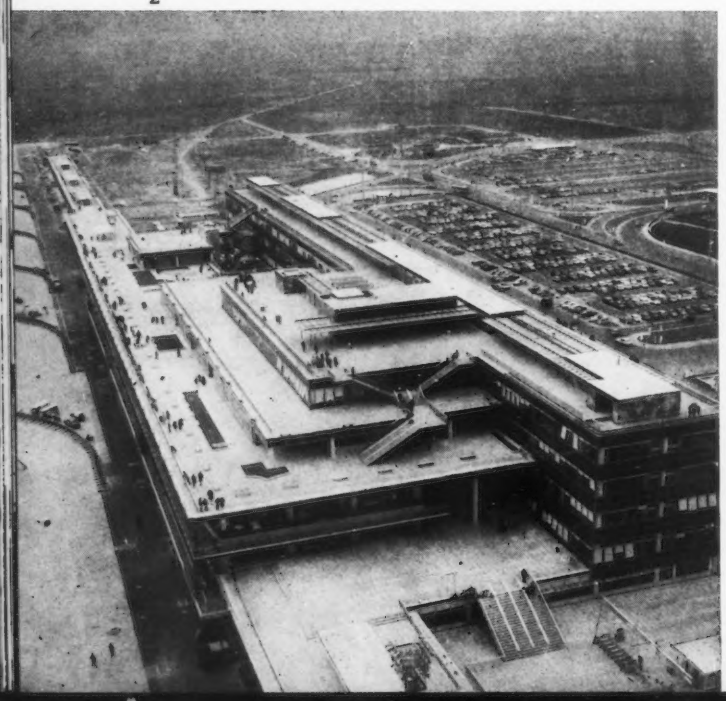
Les plafonds, acoustiquement absorbants, sont suspendus et démontables (aluminium et acier perforé). Dans l'intervalle entre plafonds et planchers passent toutes les canalisations.

La ventilation a été spécialement conçue et largement calculée de façon à maintenir une légère surpression dans les locaux. Trois centrales de ventilation ont été prévues avec filtres désodorisants à carbone activé.

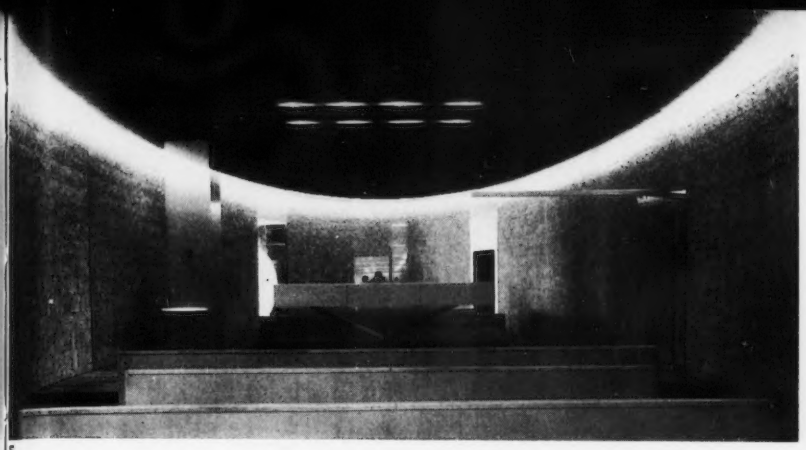
Il a été fait un large emploi de cloisons mobiles et d'agencements intérieurs démontables pour permettre toutes modifications ultérieures.

La surface totale des planchers de l'aérogare est de plus de 120.000 m². Elle est aisément extensible dans les directions Est et Ouest, à l'intérieur d'un « volume enveloppe » en fonction duquel ont été établies, à l'avance, les fondations des bâtiments.

2



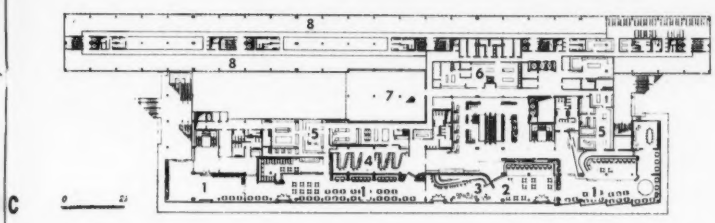
3



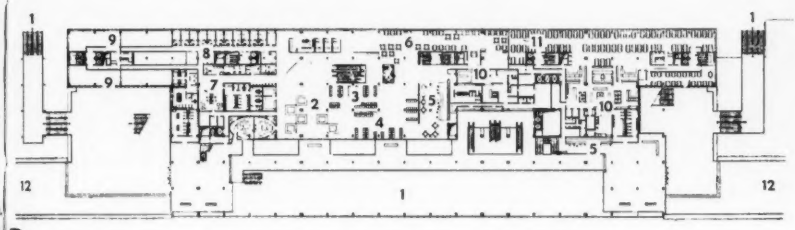
5

6

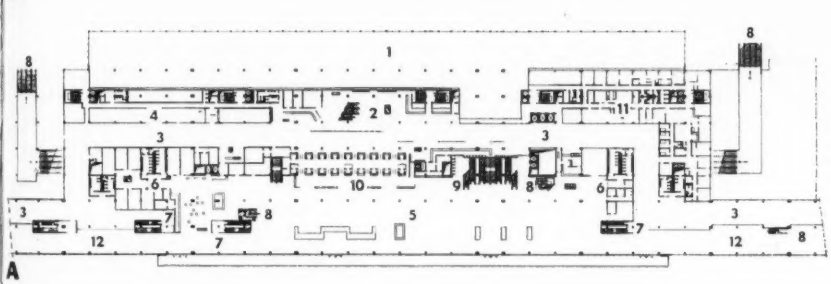
7



C



B



A

A. Premier étage : 1. Vide du hall du public. 2. Accès au transit. 3. Galerie sous douane. 4. Bureaux. 5. Galerie marchande. 6. Sanitaires. 7. Accès aux avions. 8. Accès aux terrasses. 9. Accès aux restaurants. 10. Formalités personnelles. 11. Service de santé. 12. Galerie hors douane.

B. Deuxième étage : 1. Vide de la galerie marchande. 2. Commerce. 3. Transit. 4. Attente. 5. Bar. 6. Restaurant. 7. Commodités. 8. Hôtel sous douane. 9. Services administratifs. 10. Cuisine. 11. Cantine du personnel. 12. Terrasse publique.

C. Troisième étage : 1. Restaurants. 2. Salon de thé. 3. Bar. 4. Snack-bar. 5. Cuisine. 6. Economat. 7. Centrale de ventilation. 8. Services administratifs.

4

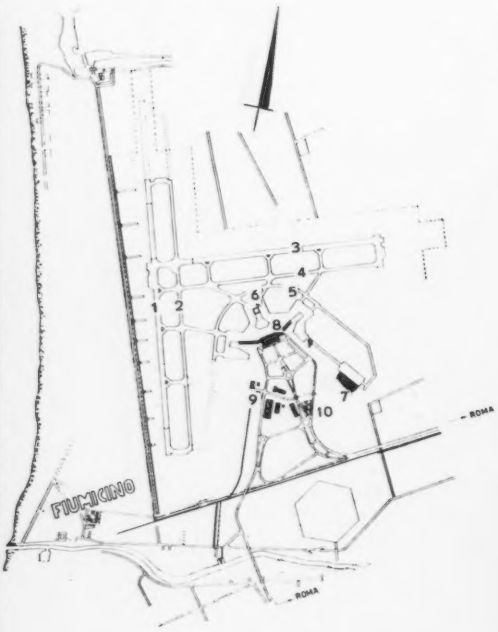
AÉROPORT D'ORLY

1. Vue d'ensemble de l'aérogare et de la grande jetée. 2. Vue aérienne sur les bâtiments montrant l'ensemble des terrasses. 3. Détail de la terrasse au niveau supérieur. 4. Vue plongeante sur le jardin suspendu et les escaliers extérieurs reliant les deux corps de bâtiments. 5. L'oratoire servant aux divers cultes est divisé par une glace transparente en deux parties : hors douane et sous douane. Faux plafond en bois lamellé. 6. Chambre d'hôtel. 7. Tableau de contrôle au rez-de-chaussée.

Photos aériennes Fotocielo.

AÉROPORT IN

AMEDEO LUCCICHENT



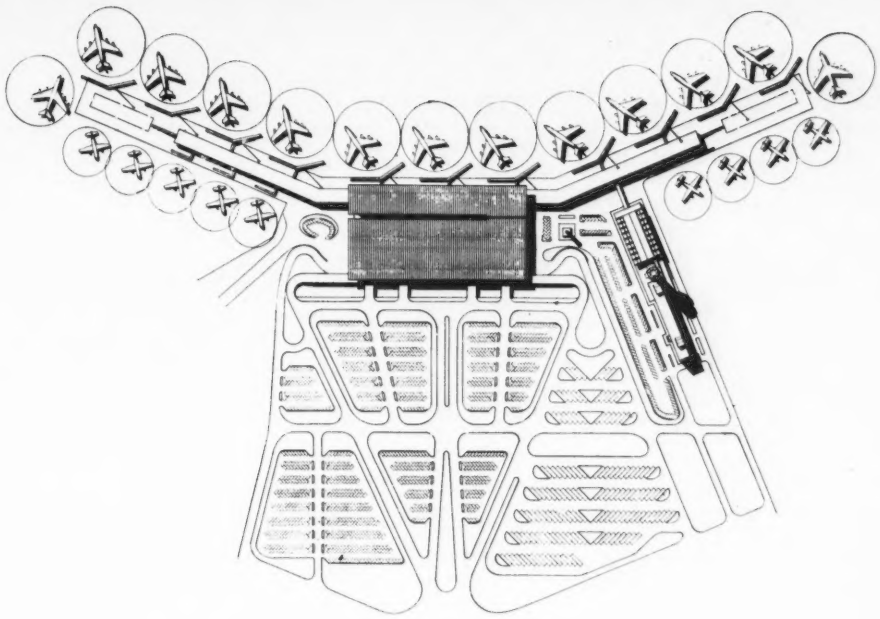
Document « Acier Stahl Steel ».

Plan de situation : 1. Piste d'envol n° 1. 2. Piste de roulage n° 1. 3. Piste d'envol n° 2. 4. Piste de roulage n° 2. 5. Piste de circulation. 6. Emplacement de stationnement des avions. 7. Hangar. 8. Aérogare. 9. Bureaux-magasins. 10. Château d'eau et lac artificiel.

Dans le courant de juin, vient d'être inauguré l'aéroport international de Rome Fiumicino, situé à 19 km au Sud-Ouest de la capitale italienne. Depuis quelques années déjà, le Ministère des Travaux Publics avait déterminé l'emplacement de ce nouvel aéroport rendu nécessaire par le développement du trafic aérien et l'entrée en service d'appareils à réaction.

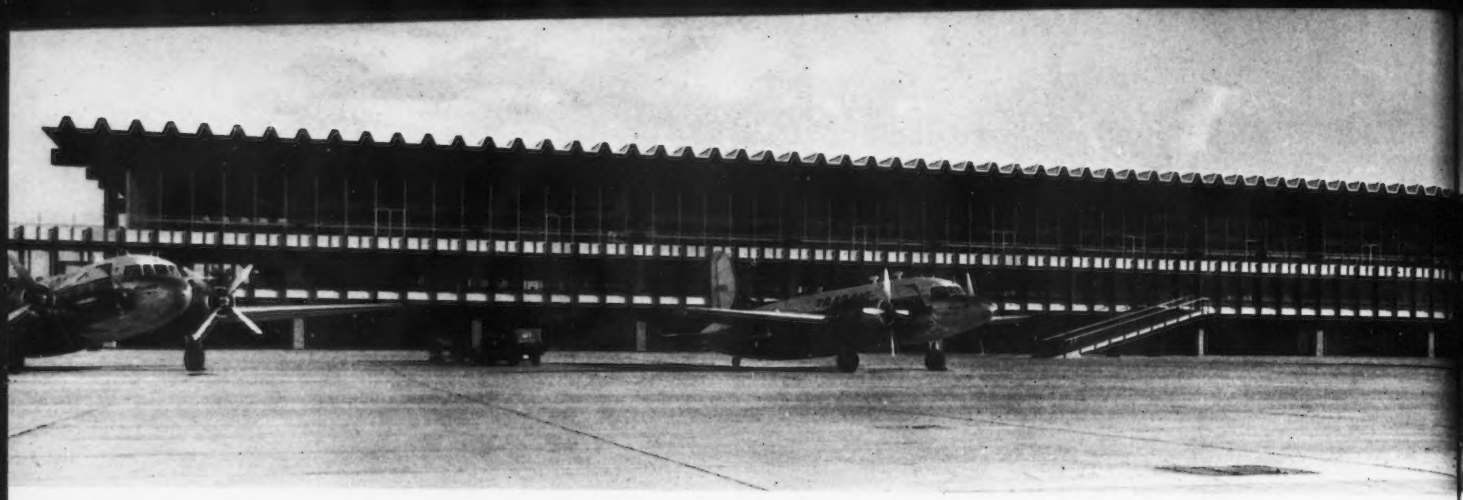
Cet ensemble est le résultat de dix années d'études au cours desquelles des projets, très différents par leur conception, avaient été successivement élaborés. Mais c'est en 1959 que les plans définitifs ont été mis au point et les travaux ont été réalisés en moins de dix-huit mois avec des moyens financiers très limités.

Les principaux éléments de l'aéroport, remarquables par leurs dimensions, sont, outre l'aérogare, les pistes, le hangar de révision, les magasins, la chapelle et les importants raccordements routiers. L'aérogare a gardé du plan original la disposition tripartite des installations générales (il avait même été prévu, au départ, trois aérogares distinctes).

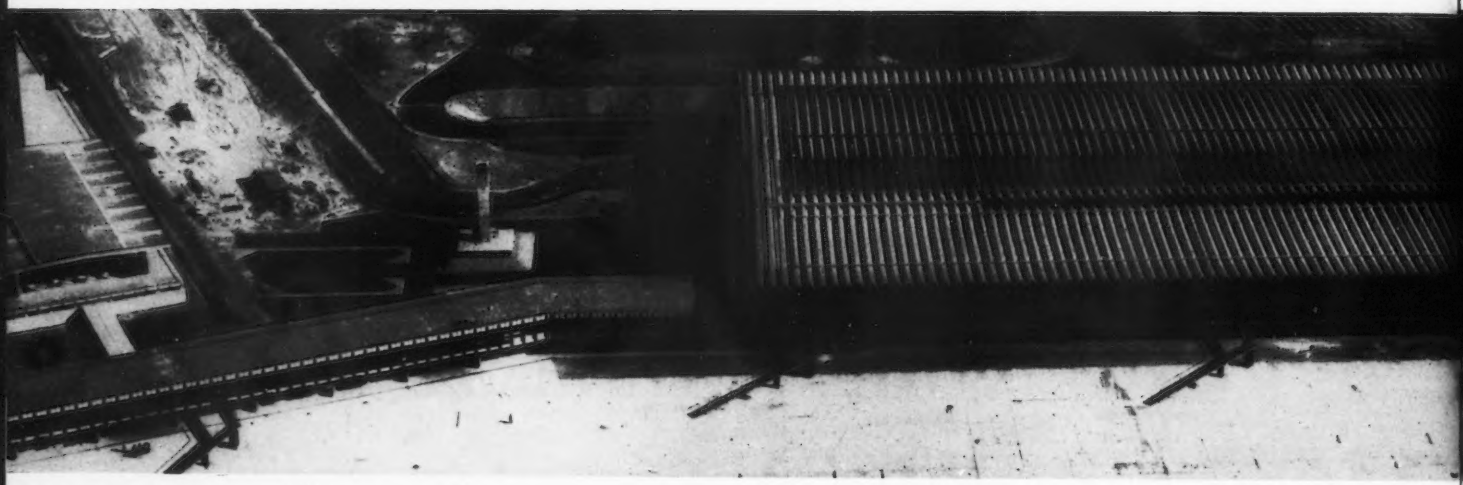


PORT INTERNATIONAL DE ROME FIUMICINO

CCICHENT VINCENZO MONACO ET ANDREA ZAVITTERI ARCHITECTES RICCARDO MORANDI INGÉNIEUR



AÉROPORT DE ROME FIUMICINO



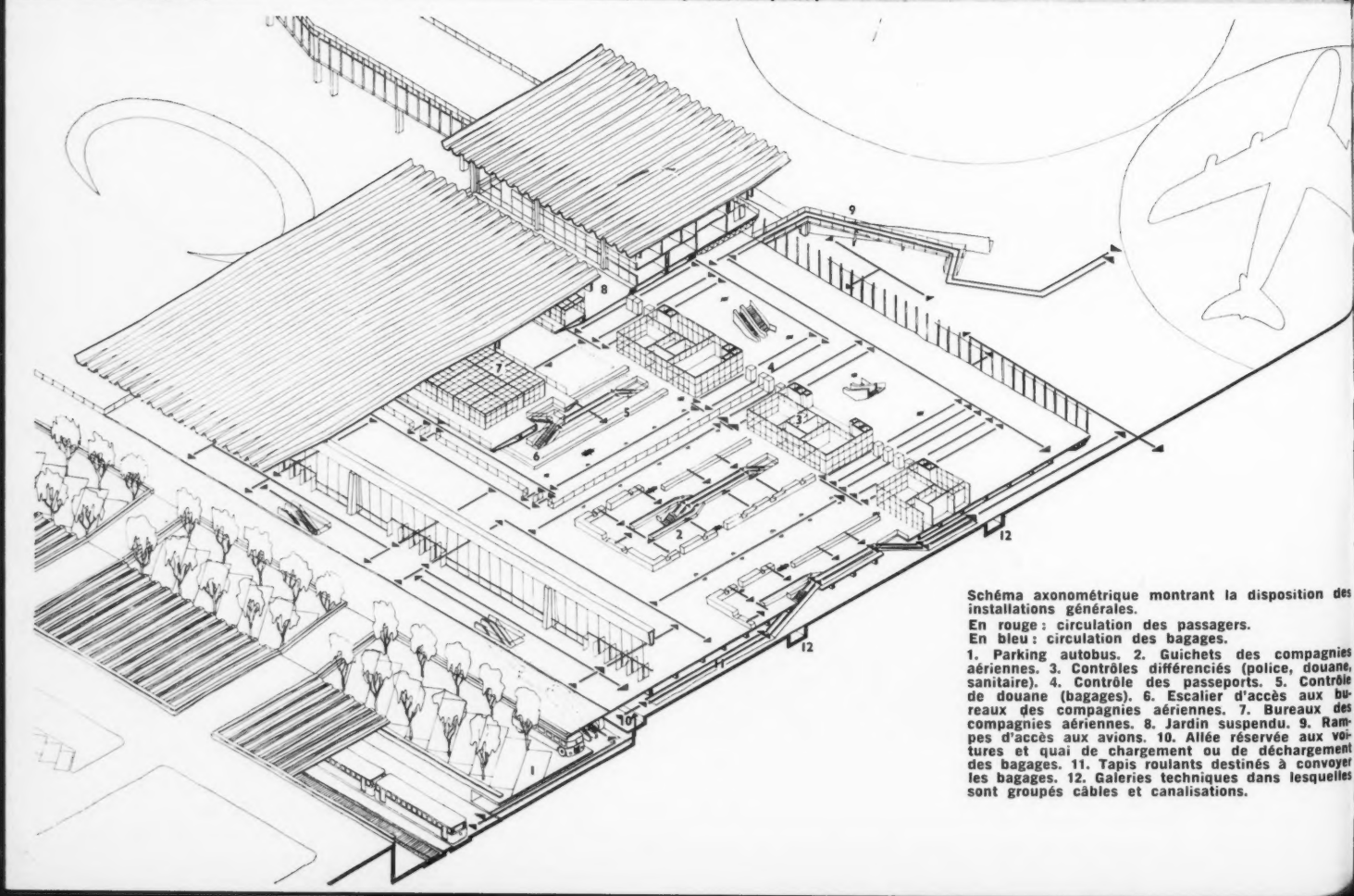
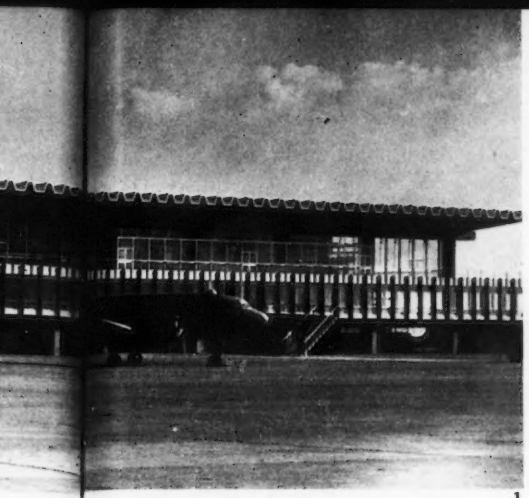
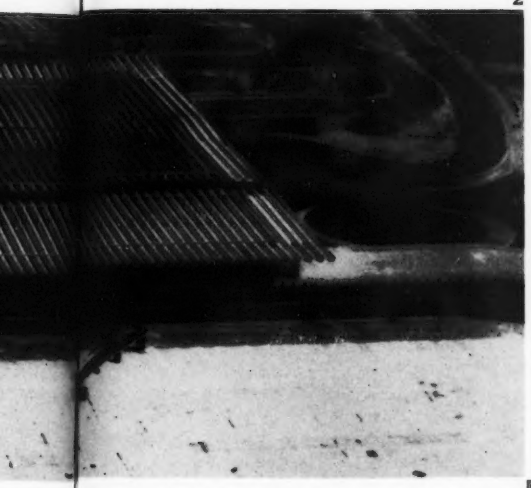


Schéma axonométrique montrant la disposition des installations générales.
En rouge : circulation des passagers.
En bleu : circulation des bagages.
1. Parking autobus. 2. Guichets des compagnies aériennes. 3. Contrôles différenciés (police, douane, sanitaire). 4. Contrôle des passeports. 5. Contrôle de douane (bagages). 6. Escalier d'accès aux bureaux des compagnies aériennes. 7. Bureaux des compagnies aériennes. 8. Jardin suspendu. 9. Rampes d'accès aux avions. 10. Allée réservée aux voitures et quai de chargement ou de déchargement des bagages. 11. Tapis roulants destinés à convoyer les bagages. 12. Galeries techniques dans lesquelles sont groupés câbles et canalisations.



1

2



L'aerogare proprement dite se compose d'un bâtiment principal de plan rectangulaire et d'une longue galerie (600 m) intégrée, dans sa partie centrale, au bâtiment et se développant de part et d'autre de ce dernier, constituant les « fingers ». A l'un d'eux se rattachent le bâtimnt des services techniques de vol, la tour de contrôle et ses dépendances ; enfin, à proximité de la tour de contrôle a été placé le foyer des pilotes de lignes.

Le bâtiment principal comporte essentiellement un vaste hall dans lequel sont répartis tous les services nécessaires aux passagers, aux différents contrôles (sanitaire, douane, police) ainsi que les guichets et bureaux des compagnies aériennes.

Dans la longue galerie ont été groupés les circuits d'arrivée, de départ et de transit des passagers, avec espaces réservés au public.

L'organisation générale est établie sur trois plans :

Au niveau du terrain (2 m) : circulation des bagages, magasins, installations techniques (chauffage, conditionnement d'air) et services généraux (cuisines, vestiaires, etc.) ;

Au niveau (6,10 m) : circulation des passagers ;

Au niveau de la couverture des « fingers » (10,15 m) : circulation des visiteurs, des passagers en transit, restaurant, bureaux des compagnies aériennes.

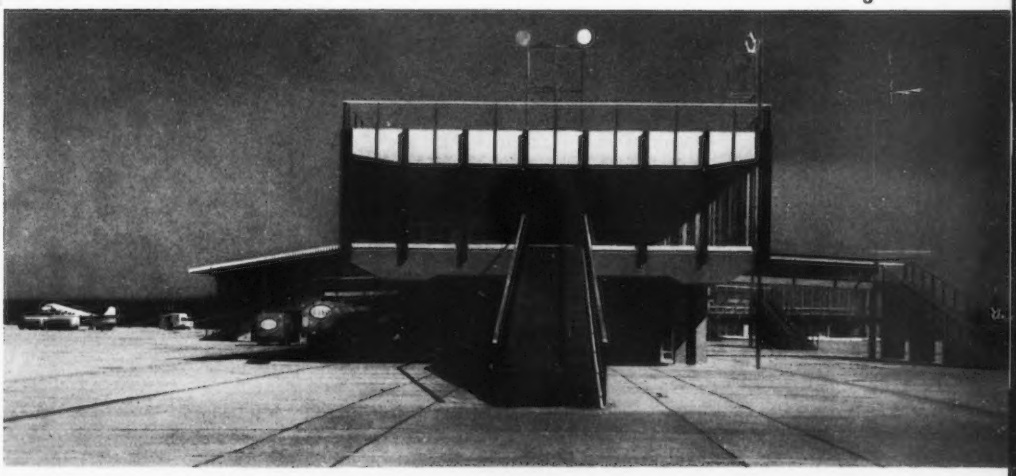
La disposition des pistes permet de prévoir une fréquence de mouvements (décollage et atterrissage) toutes les trois minutes. En une heure, vingt appareils peuvent ainsi décoller ou atterrir sur chaque piste. En supposant une centaine de passagers par appareil, chacune de ces pistes pourrait, avec une bonne organisation et une sécurité de vol correspondante, assurer un mouvement de 2.000 passagers à l'heure. Parallèlement, le stationnement et l'évolution des appareils ont été étudiés pour que treize avions à réaction et neuf appareils à hélice puissent trouver place en même temps sur ces pistes. Ceci a été déterminé en calculant la surface de manœuvre nécessaire à chaque appareil selon des circonférences respectives de 80 m de diamètre pour les avions à réaction et de 50 m pour les avions à hélice, dimensions qui permettent aux appareils de se rapprocher et de s'éloigner de l'aérogare par leurs propres moyens ; par contre, si les appareils sont remorqués, le nombre des points de stationnement peut être augmenté de 40 %.

Les circuits des passagers (arrivée, départ et transit) se déroulent à la cote 6,10 m. C'est à ce niveau qu'ont été prévus, dans le bâtiment principal, les guichets des compagnies aériennes, les services des contrôles sanitaires, de douane et de police. Ces circuits sont subdivisés en six parcours différenciés pour le départ, quatre pour l'arrivée, un pour le transit.

De ce hall également les visiteurs peuvent atteindre les terrasses formant couverture des « fingers ».

Pour le départ, depuis leur déchargement des voitures, au niveau 2 m auquel on accède par une rampe carrossable, les bagages sont convoyés par dix tapis roulants vers les pistes de contrôle douanier et d'enregistrement situés à la cote 6,10 m où ils ont rejoint les parcours des voyageurs ; ensuite, ils sont remis sur des tapis roulants qui les conduisent au niveau inférieur (cote 2 m), d'où ils sont répartis vers les avions. Pour l'arrivée, un parcours identique, mais inverse, est imposé aux bagages.

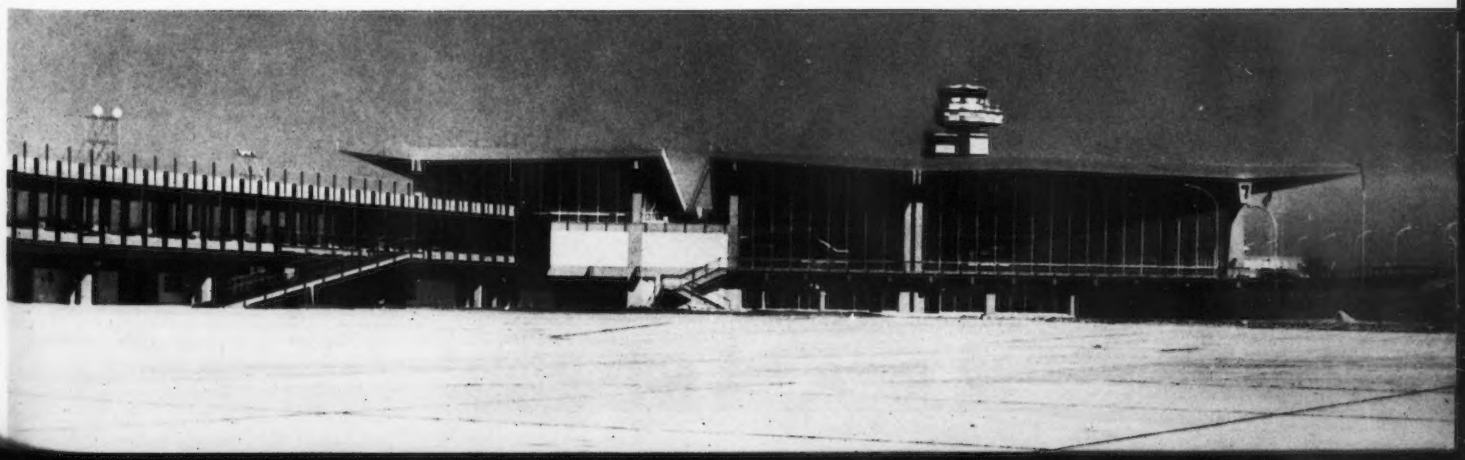
3

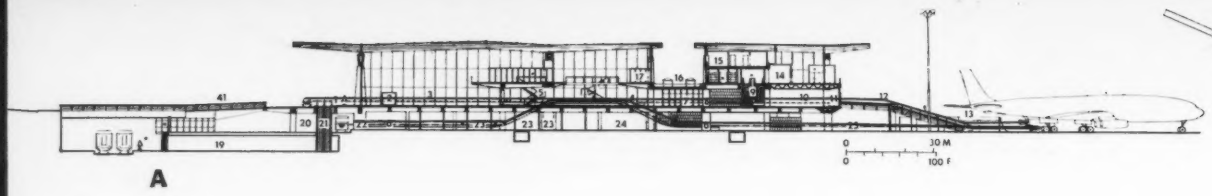


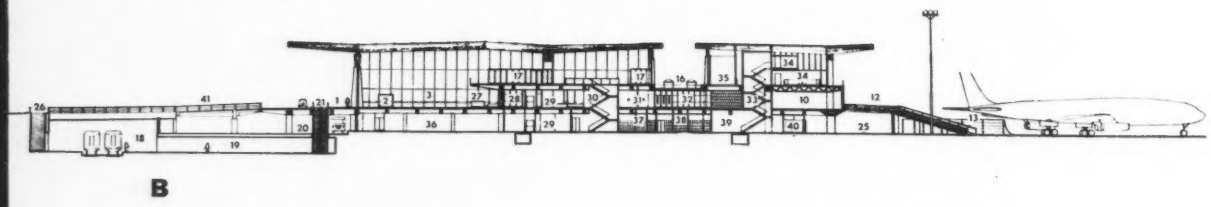
Photos G. Gherardi, A. Fiorelli.

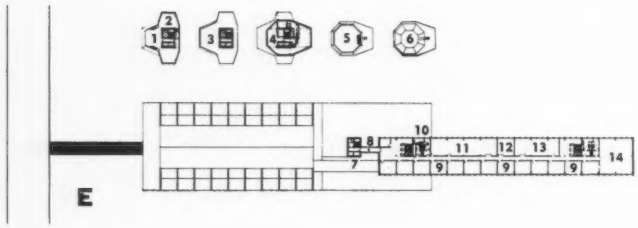
1. Vue d'ensemble de l'aérogare prise des pistes d'envol ; on notera, au premier plan, la galerie contiguë au hall principal, qui se développe de part et d'autre de celui-ci, constituant les « fingers ». 2. Vue aérienne de l'ensemble de l'aérogare ; on remarquera, à gauche, l'amorce du bâtiment des services techniques relié à l'un des « fingers », les passerelles d'accès aux avions, et les barrières antisouffle devant l'aérogare. 3. Extrémité de l'un des « fingers » au niveau principal auquel on accède par rampes. 4. Vue d'un des pignons de l'aérogare montrant les deux corps de bâtiment reliés à l'étage par un jardin suspendu.

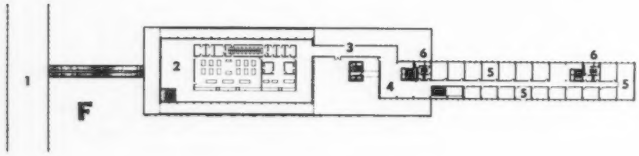
4

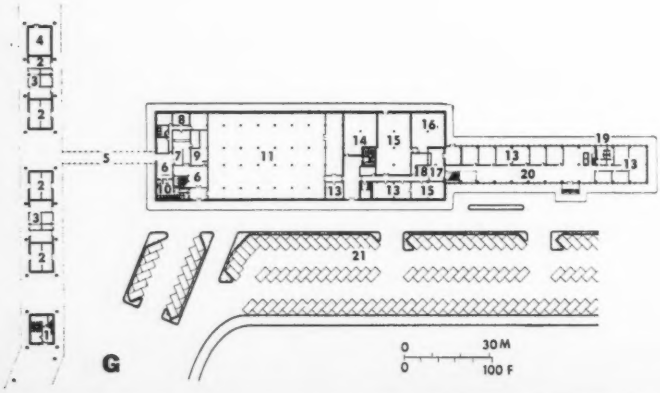








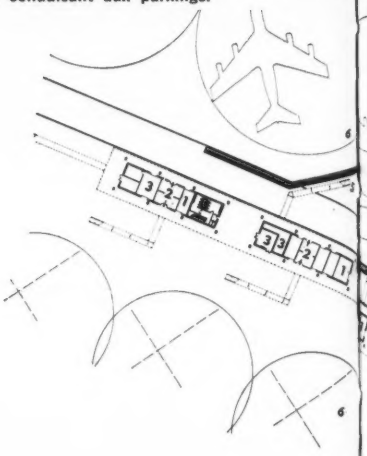




A et B. Coupes transversales.

En rouge : circulation des passagers. En bleu : circulation des bagages.

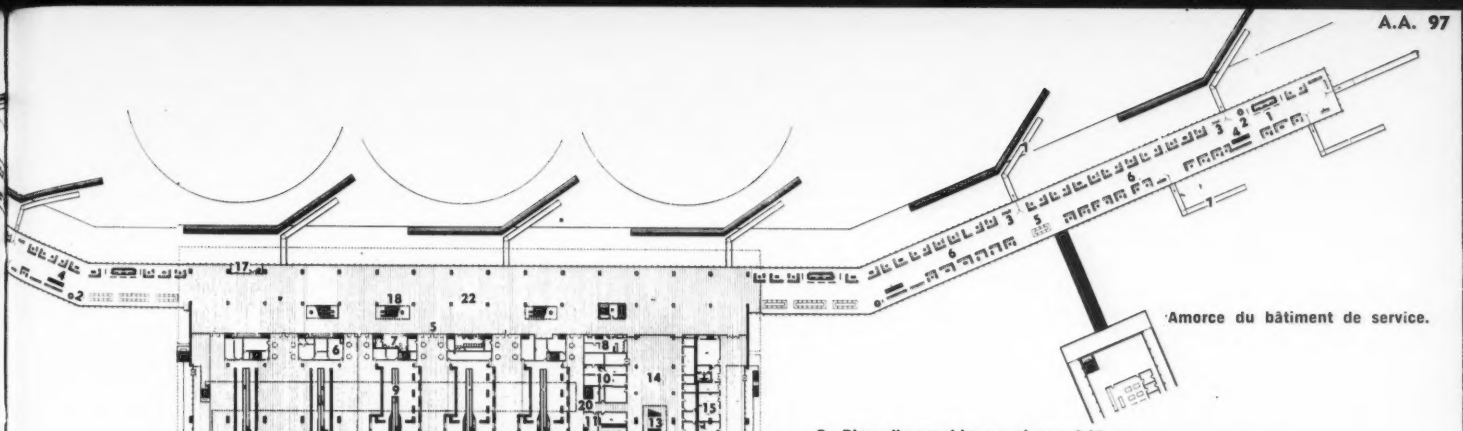
1. Trottoir d'accès à l'aérogare. 2. Téléphone. 3. Grand hall. 4. Passage conduisant à la douane à l'arrivée. 5. Accès aux bureaux des compagnies aériennes. 6. Tapis roulants 7. Douane, police, contrôle sanitaire. 8. Passeports. 9. Escalators conduisant les passagers en transit à l'hôtel de iour. 10. Galerie des passagers en transit. 11. Direction du trafic. 12. Passerelle d'accès aux avions. 13. Barrières anti-souffle. 14. Hôtel de jour. 15. Salles de repos. 16. Jardin suspendu. 17 et 31. Compagnies aèriennes. 18. Compagnies de chemins de fer. 19. Galerie. 20. Allée réservée aux autocars. 21. Accès des passagers aux trottoirs de l'aérogare. 22. Quai de chargement des bagages. 23. Bureaux. 24. Magasins. 25. Allée de service. 26. Accès des passagers. 27. Guichets. 28. Banque, change. 29. Consigne des bagages à main. 30. Accès aux sanitaires. 32. P.T.T. 33. Escalier de service. 34. Office. 35. Galerie des visiteurs. 36. Chaufferie. 37 et 38. Sanitaires. 39. Cuisines. 40. Vestiaires. 41. Passerelle conduisant aux parkings.

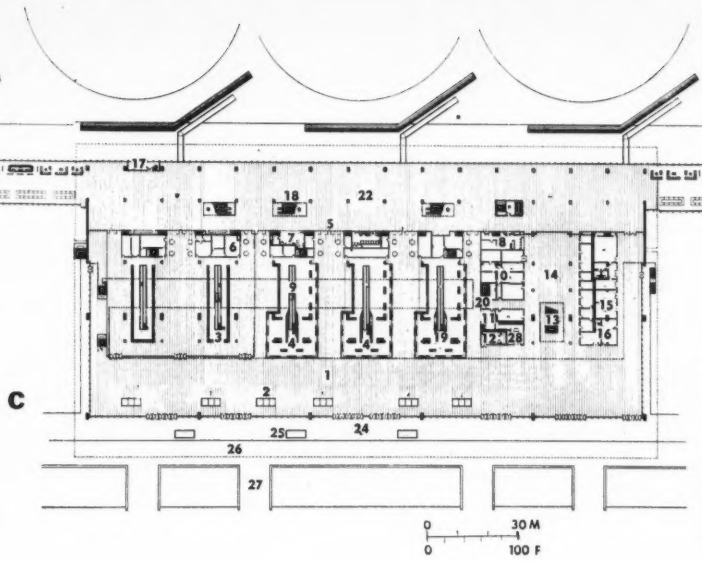


AÉROPORT DE ROME FIUMICINO

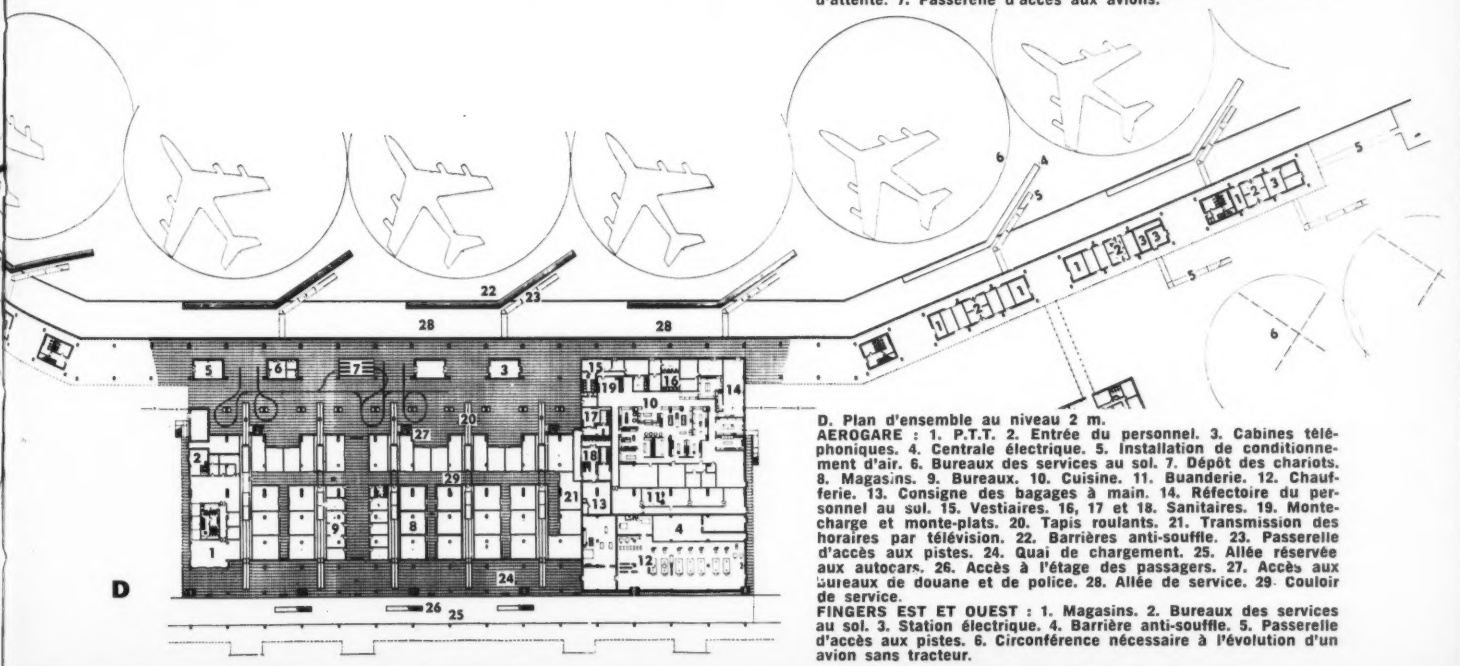
Bâtiment des services techniques.

E. Niveau 1,04 m : 1. Contrôle rapprochement. 2. Radar. 3 et 6. Terrasse. 4. Equipement. 5. Contrôle des vols. 7. Câbles. 8. Passage. 9. Bureaux. 10. W.C. 11. Standard. 12. Vestiaires. 13. Amplification sonore. 14. Salle de conférences.
F. Niveau 5,45 m : 1. Finger. 2. Foyer. 3. Passage. 4. Hall. 5. Bureaux. 6. W.C. 7. Câbles.
G. Niveau 2,58 m : 1, 10 et 19. W.C. 2. Boutiques. 3, 8 et 13. Bureaux. 4. Cabine électrique. 5. Passage. 6. Hall équipage. 7. Douane équipage. 9. Vestiaire équipage. 11. Standard téléphonique. 12. Permutation. 14. Conditionnement d'air. 15. Salles des machines. 16. Transformateur. 17. Centrale électrique. 18. Dépôt. 20. Hall d'entrée. 21. Parking.

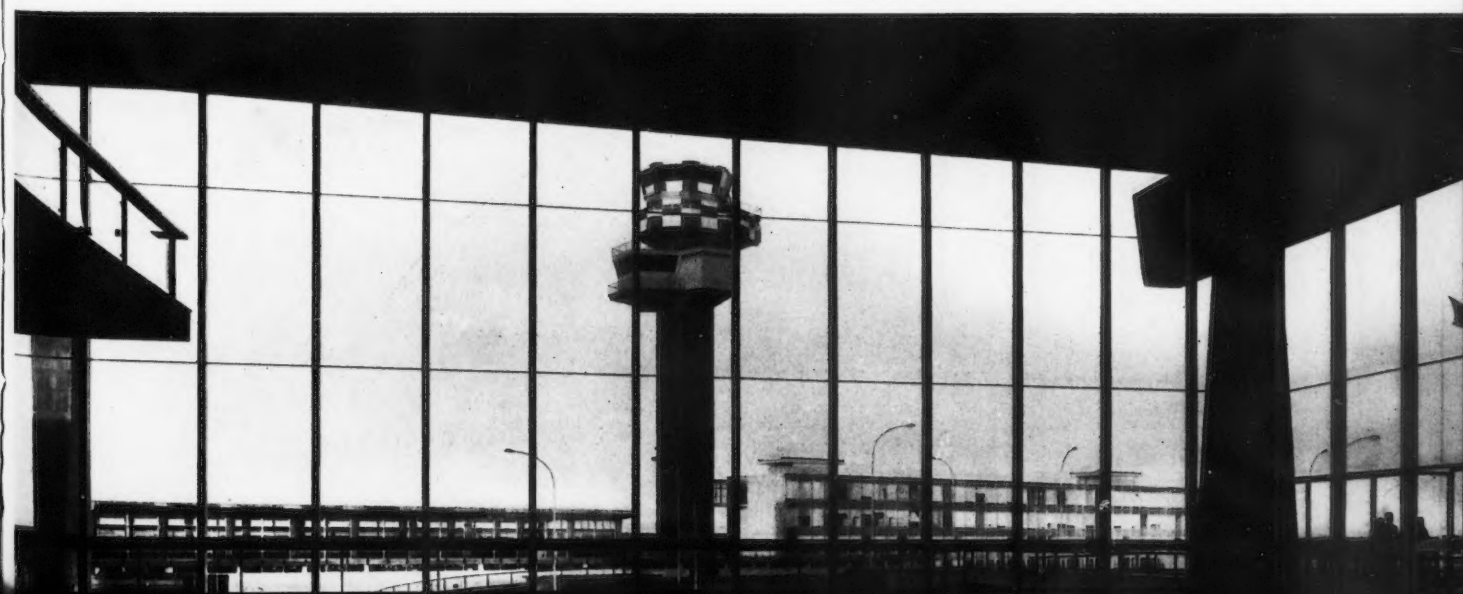




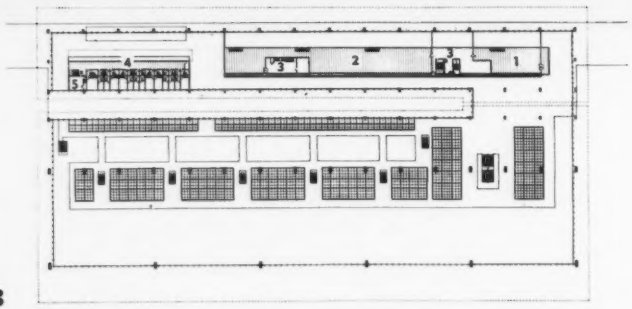
C. Plan d'ensemble au niveau 6,10 m.
AEROGARE : 1. Grand hall. 2. Vitrines. 3. Passage conduisant aux compagnies aériennes et à la douane au départ. 5. Contrôle de police. 6. Bureaux de douane, police, services sanitaires. 7. Télégraphe « Italcable ». 8. P.T.T. 9. Tapis roulants. 10. Bureaux des compagnies aériennes. 11. Consigne des bagages à main. 12. Banque, change. 13. Grand escalier (visiteurs et passagers). 14. Galerie du public. 15. Grand salon. 16. Direction de l'aéroport. 17. Direction du trafic. 10. Escalators conduisant les passagers en transit à l'hôtel de jour, au restaurant et au bar. 19. Escalier d'accès aux bureaux des compagnies aériennes. 20. Escalier conduisant aux groupes sanitaires. 21. Groupe escaliers, monte-charge, monte-plats pour le service du restaurant. 22. Galerie des passagers en transit. 23. Passerelle d'accès aux avions. 24. Trottoirs d'entrée à l'aérogare. 25. Escalator conduisant au chemin de fer. 26. Viaduc. 27. Passerelle d'accès aux parkings. 28. Téléphone de la T.E.T.I.
FINGERS EST ET OUEST : 1. Bar. 2. Téléphone. 3. Contrôle d'embarquement. 4. Accès aux groupes sanitaires. 5. Vitrines. 6. Zone d'attente. 7. Passerelle d'accès aux avions.



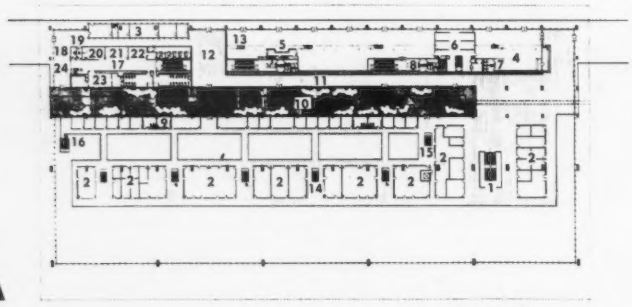
D. Plan d'ensemble au niveau 2 m.
AEROGARE : 1. P.T.T. 2. Entrée du personnel. 3. Cabines téléphoniques. 4. Centrale électrique. 5. Installation de conditionnement d'air. 6. Bureaux des services au sol. 7. Dépôt des chariots. 8. Magasins. 9. Bureaux. 10. Cuisine. 11. Buanderie. 12. Chaufferie. 13. Consigne des bagages à main. 14. Réfectoire du personnel au sol. 15. Vestiaires. 16, 17 et 18. Sanitaires. 19. Monte-charge et monte-plats. 20. Tapis roulants. 21. Transmission des horaires par télévision. 22. Barrières anti-souffle. 23. Passerelle d'accès aux pistes. 24. Quai de chargement. 25. Allée réservée aux autocars. 26. Accès à l'étage des passagers. 27. Accès aux bureaux de douane et de police. 28. Allée de service. 29. Couloir de service.
FINGERS EST ET OUEST : 1. Magasins. 2. Bureaux des services au sol. 3. Station électrique. 4. Barrière anti-souffle. 5. Passerelle d'accès aux pistes. 6. Circonférence nécessaire à l'évolution d'un avion sans tracteur.



1



B



A

0 30 M
0 100 F

AEROGARE.

A. Niveau 10,15 m : 1. Hall des visiteurs. 2. Bureaux des compagnies aériennes. 3. Bureau du trafic. 4. Restaurant et bar des visiteurs. 5. Restaurant et bar des passagers. 6. Office. 7. Vestiaires et sanitaires des visiteurs. 8. Vestiaires et sanitaires des passagers. 9. Sanitaires du personnel. 10. Jardin suspendu. 11. Passage des visiteurs. 12. Salle de repos. 13. Quatre escaliers d'accès à la terrasse du restaurant. 14. Cinq escaliers d'accès aux bureaux des compagnies aériennes. 15 et 16. Escaliers réservés au personnel. 17. Hôtel de jour. 18. P.T.T. 19. Télégraphe « Italcable ». 20. Téléphone. 21. Banque. 22. Coiffeur. 23. Nursery. 24. Escalier d'accès aux chambres de repos.

Le bâtiment principal comporte quatre niveaux situés respectivement à 2 m, 6,10 m, 10,15 m et 13,15 m.

A la cote 2 m ont été prévus tous les services généraux : cuisines, vestiaires, restaurant du personnel, groupes sanitaires (public, personnel, etc.) et installations techniques (chauffage central, conditionnement d'air, etc.).

A la cote 6,10 m se trouvent : le grand hall dans lequel se déroule tout le trafic des passagers et, dans la partie la plus éloignée des plateformes d'attente des avions, les bureaux de la direction de l'aéroport et ceux des compagnies aériennes.

De ce grand hall partent trois escalators qui permettent d'accéder à la cote 10,15 m où ont été aménagés : un restaurant de six cents places, un snack-bar et un hôtel de jour avec salles de bains, douches, coiffeurs, nursery, salles de repos, etc., pour les passagers en transit.

Dans les galeries, au niveau 6,10 m, ont été prévus : boutiques, standards téléphoniques, bureaux des P.T.T., office des changes, salles d'attente, etc., et les quatorze accès permettant aux passagers de descendre par des rampes au niveau du terrain pour atteindre les points de stationnement des avions.

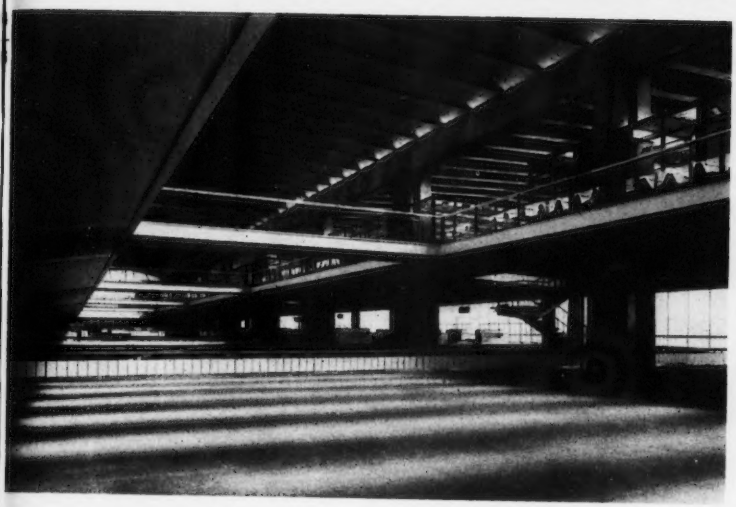
L'aérogare est réalisée au moyen d'une ossature en béton armé avec couverture en acier, celle des « fingers », au moyen d'une ossature mixte (béton et acier). L'une et l'autre sont établies sur un module de base de 2,08 m, distance d'axe en axe des éléments portants intermédiaires (nervures secondaires de plafonds en B.A., nervures métalliques en forme de V pour la couverture). Il en résulte une maille régulière de 12,50 m qui constitue la trame des rangées de piliers.

La couverture du hall est ainsi réalisée au moyen de nervures porteuses continues à structure cellulaire en forme de V, reposant sur une série de poutres en B.A. supportant les charges. Cela a conduit à la disposition de la façade principale constituée de cinq éléments avec ouvertures de 27,50 m. Ces articulations sont visibles à l'extérieur.

L'aérogare n'est pas encore tout à fait terminée ; une partie des installations doit être complétée, les finitions doivent être achevées et il est prévu d'y ajouter certains éléments de mobilier.

B. Niveau 13,15 m : 1. Terrasse du restaurant des visiteurs. 2. Terrasse du restaurant des passagers. 3. Bureaux. 4. Chambres de repos. 5. Services.

1. Vue du grand hall au niveau 6,10 m. 2. La terrasse et le hall des visiteurs au niveau du restaurant 13,15 m. 3. Vue intérieure prise vers les parkings. 4. Vue montrant la liaison entre la grande galerie continue et l'aérogare proprement dite. 5. Tapis roulants pour le transport des bagages. 6. Détail du grand hall au niveau 2 m.



AÉROPORT INTERNATIONAL DE ROME FIUMICINO

espective-

cuisines,
olic, per-
ondition-

e déroule
gnée des
de l'aéro-

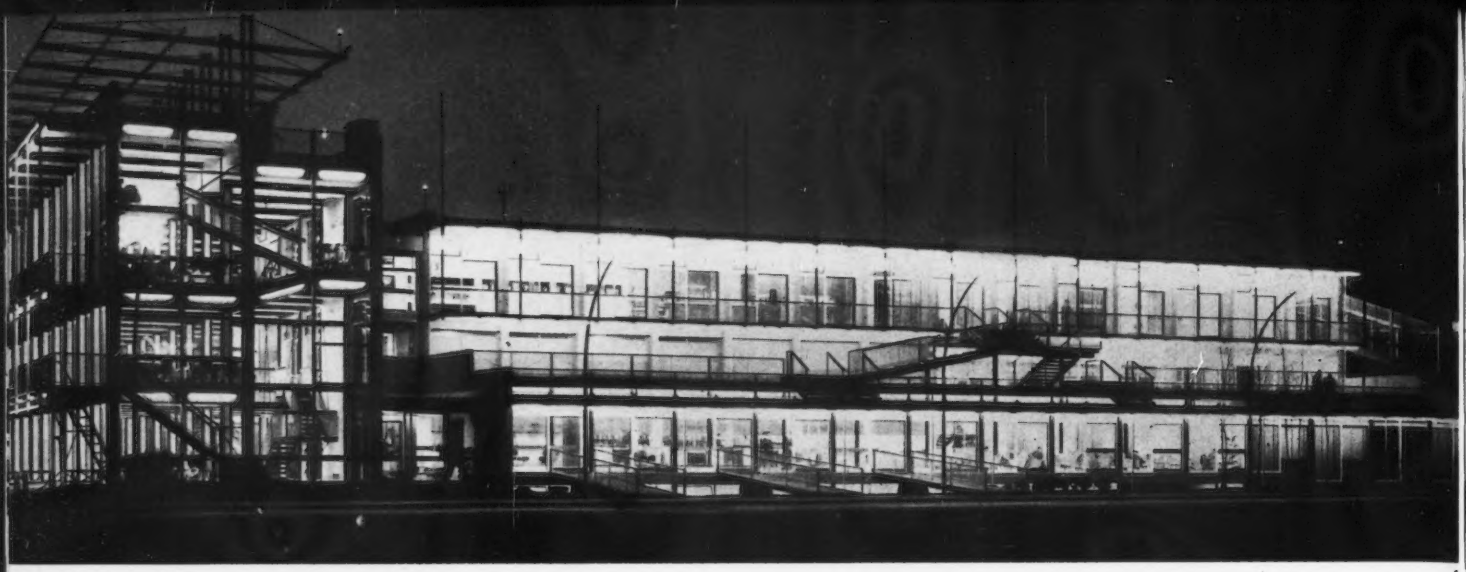
d'accéder
six cents
douches,
transit.
outiques,
changes,
passagers
ndre les

rmé avec
ossature
odule de
intermé-
talliques
régulière

nervures
reposant
conduit
éléments
xtérieur.
rtie des
evées et

rrasse du
es.

visiteurs
parkings
gare pr
Détail d

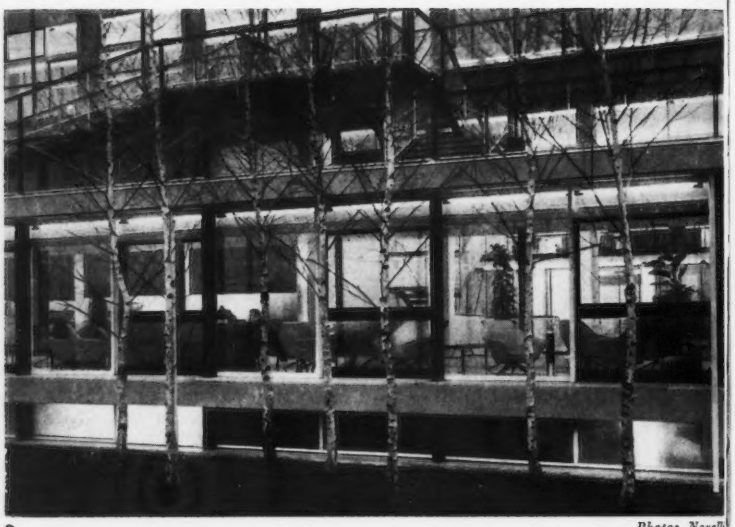


1

AÉROPORT INTERNATIONAL DE MILAN MALPENSA

VITTORIO GANDOLFI ARCHITECTE C. FONTANA, M. CAVALLO, F. LOSIO ET M. BERNARDI INGÉNIEURS

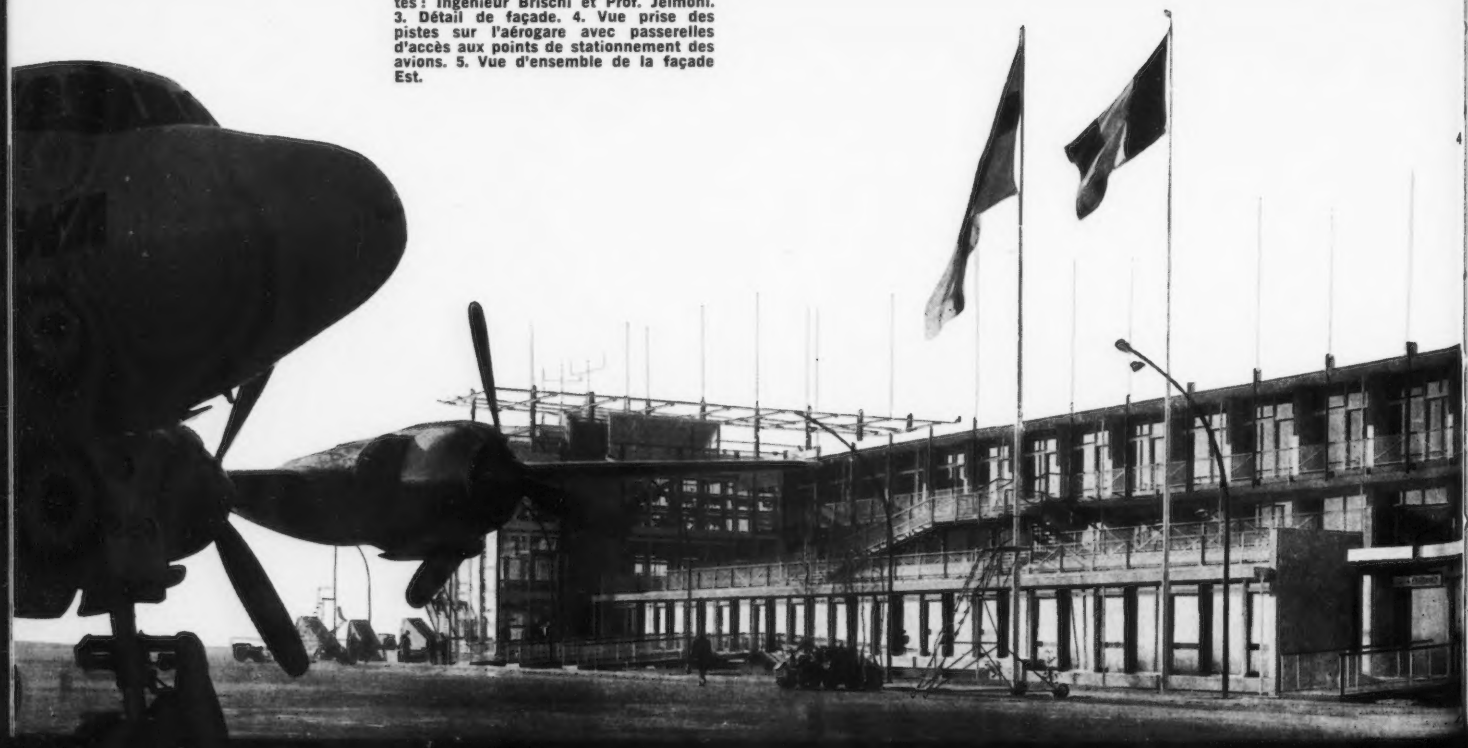
2



3

Photos Novelli

1. Vue d'ensemble de l'aérogare, prise de nuit. 2. Vue aérienne. Etude des pistes : Ingénieur Brischi et Prof. Jelmoni. 3. Détail de façade. 4. Vue prise des pistes sur l'aérogare avec passerelles d'accès aux points de stationnement des avions. 5. Vue d'ensemble de la façade Est.



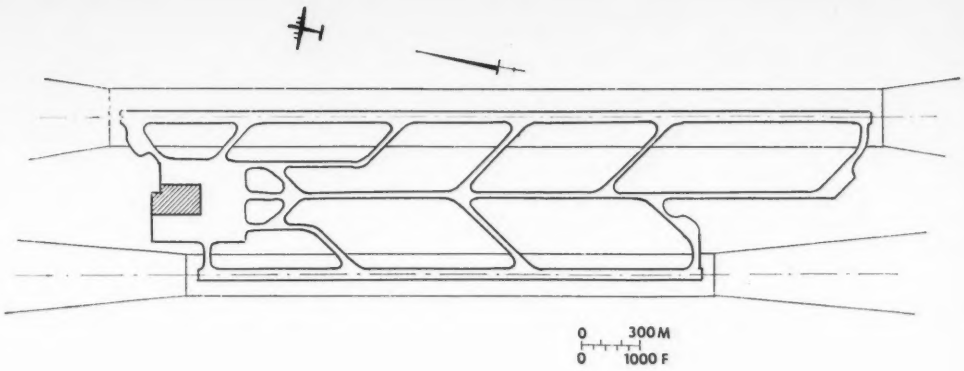
4

Il apparaît aujourd'hui indispensable de doter les grands centres urbains de plusieurs aéroports et ceux-ci doivent être situés le plus près possible des villes afin de réduire au maximum les « temps morts ». Pour un voyage de 10 heures, si le transport de l'aéroport à la ville est d'une demi-heure, le « temps mort » représente un rapport de 1 à 20. Pour un vol d'une heure et demie, le rapport serait de 1 à 3.

C'est à partir de ces considérations que Milan a adopté la solution de deux aéroports, l'un à Malpensa, à 44 km du centre, l'autre à Linate à 7 km 5. Ces deux aéroports se complètent par ailleurs très bien en raison des conditions météorologiques parfois difficiles dans la plaine du Pô particulièrement nuageuse.

L'aéroport de Malpensa s'étend sur une surface totale de 5 300 000 m² dont l'infrastructure occupe 850 000.

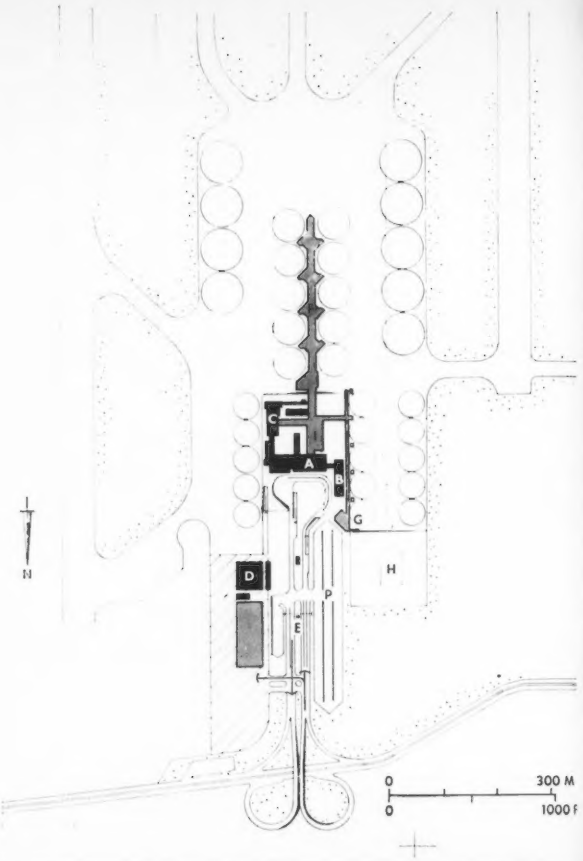
Celle-ci, orientée Nord-Sud, comprend : deux pistes de vol parallèles, distantes l'une de l'autre de plus de 800 m., une piste centrale de roulage, reliée aux deux autres et à l'aire de stationnement par onze voies de raccordement et trois zones d'essai des moteurs.



Ci-dessus : Plan de l'aéroport montrant l'importance des pistes. En grisé : l'aérogare.

La piste de vol, réglementaire, est large de 60 m. et, depuis cette année, sa longueur est de 3 915 m. La piste de vol Ouest est longue de 2 625 m. et large de 60 m. ; la piste de roulage est longue de 2 985 m. et sa largeur est égale à celle de toute les voies de raccordement : 30 m. Les infrastructures sont adaptées à une charge de 45 tonnes par roue correspondant aux plus lourds avions à réaction : 130 000 kgs.

1

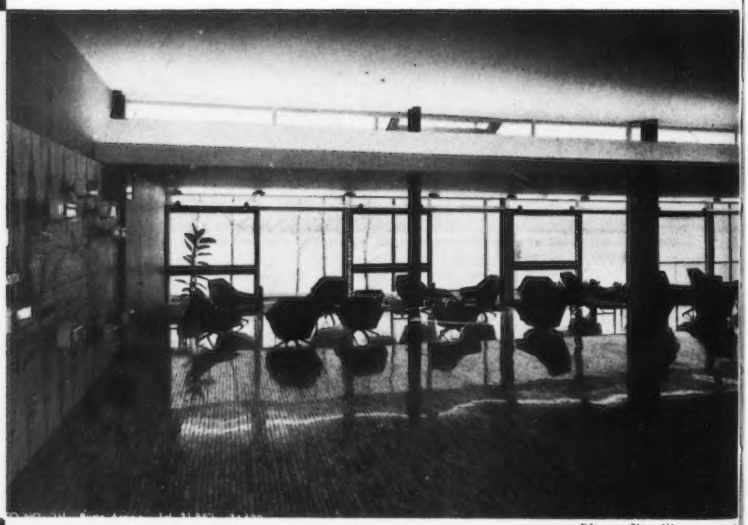


Document Publifoto.

Le nouveau bâtiment de l'aérogare de Milan Malpensa, ainsi que la seconde piste et le prolongement et la réfection de la première piste, constituaient la première phase des travaux exécutés par la S.E.A. en 1959, en application du vaste programme élaboré en 1955. Le nouveau bâtiment réunit les différents services des voyageurs au départ et en transit, des personnes qui les accompagnent et des visiteurs ainsi que l'ensemble des restaurants, bars et cuisines, etc.

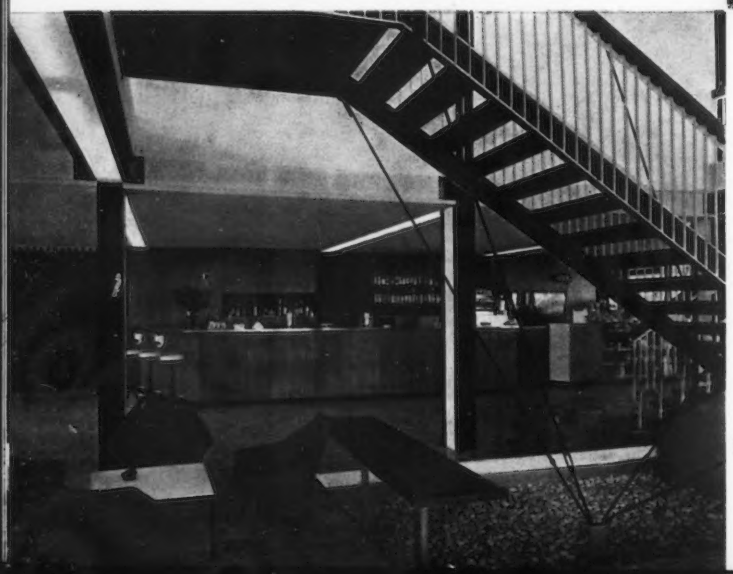
1. Nouvelle tour de contrôle et façade nord de l'aérogare. 2. Bar et salle d'attente des passagers en transit. 3. Grande salle d'attente.

En haut de page : Plan de situation :
A. Aérogare. B. Lignes nationales. C. Groupe de restaurants (bâtiments réalisés en 1958). D. Extension du fret. E. Contrôle entrées. F. Finger. G. Station électrique. H. Héliport. I. Douane. P. Parking.



Photos Novelli.

3



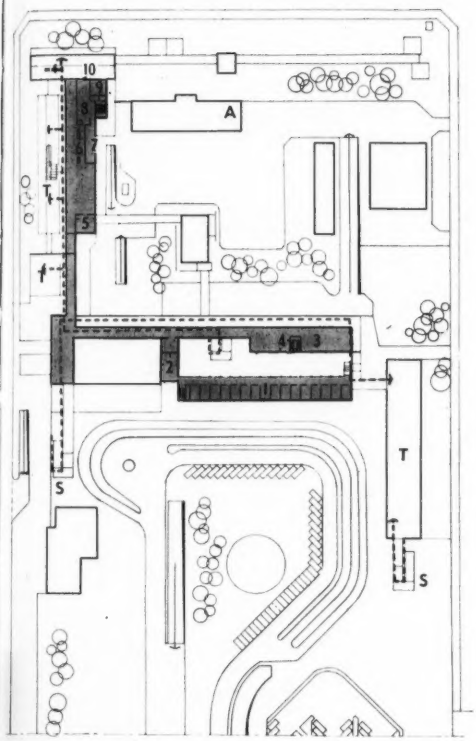
2

Le plan général de la nouvelle aérogare a été déterminé par la configuration et les dimensions du terrain disponible. En effet, sans qu'il soit possible d'y apporter de changements dans l'immédiat, l'aérogare est entourée par l'aire de stationnement des avions (en forme de U) et seul, un côté reste libre pour permettre la liaison avec la circulation extérieure. Ces caractéristiques du terrain ont conduit à la construction en hauteur offrant toutes possibilités de différenciation des parcours pour les passagers (arrivée et départ) sans qu'intervienne le moindre croisement avec les circuits des bagages et des marchandises. On notera qu'un plus grand nombre de voitures peuvent être admises du côté Nord, vers les accès de l'aérogare.

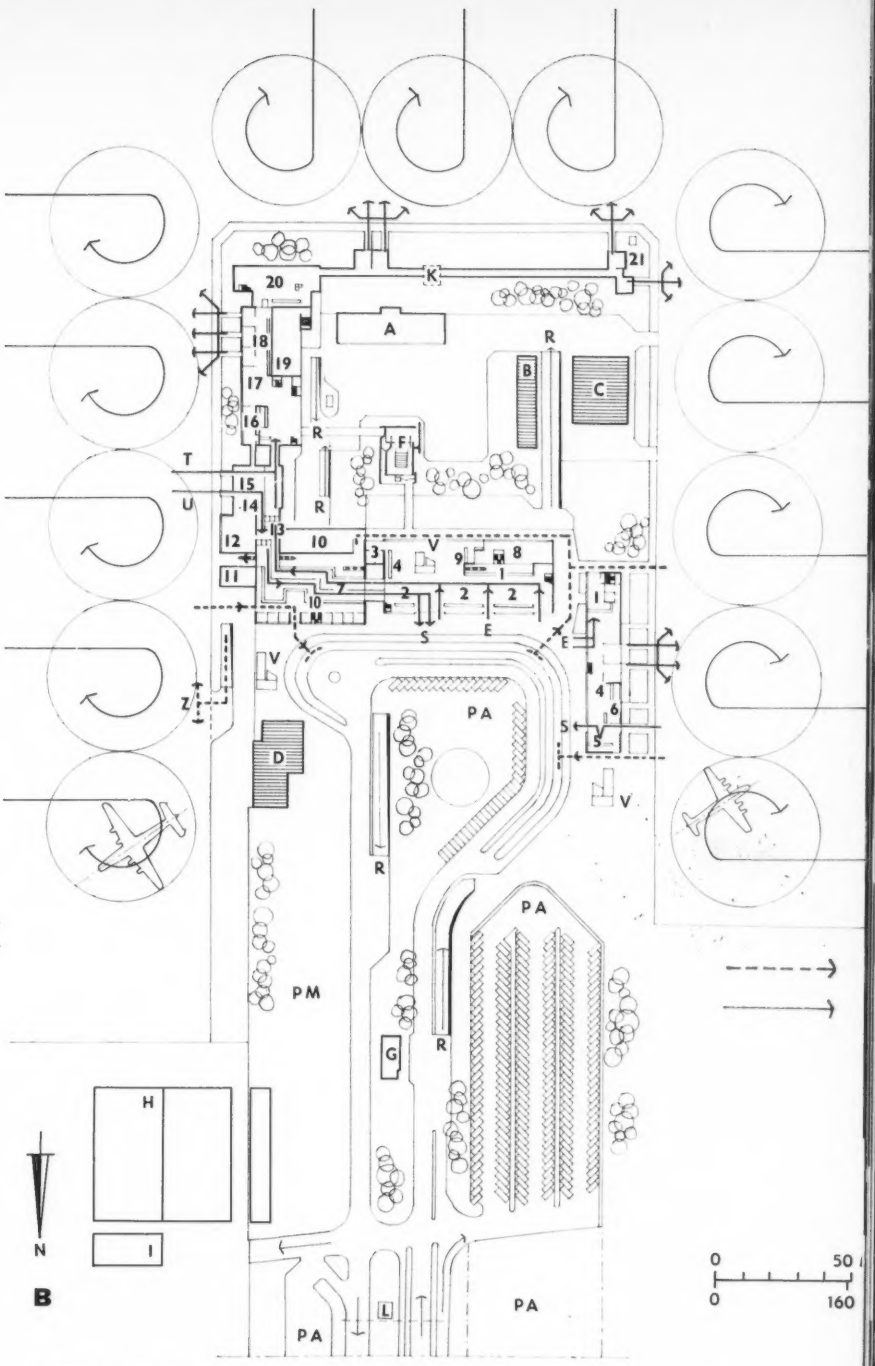
La totalité du terrain libre représentait sensiblement un carré de 150 m de côté environ ; il a été totalement utilisé pour les divers services nécessaires et les plans étudiés pour offrir le maximum de souplesse en vue d'une transformation éventuelle des locaux ou de la création de nouveaux aménagements en fonction du développement futur du trafic aérien.

La partie définitive de l'aérogare, essentiellement destinée au trafic international, est bordée sur les côtes Sud et Ouest par l'aire de stationnement des avions. Le bâtiment, du côté Est, est déjà réalisé, celui du côté Sud a été doté d'un équipement complémentaire et, dans un avenir proche celui du côté Ouest abritera les aérogares des lignes nationales et de l'héliport. Les parkings, qui couvrent six hectares, se développent dans les jardins

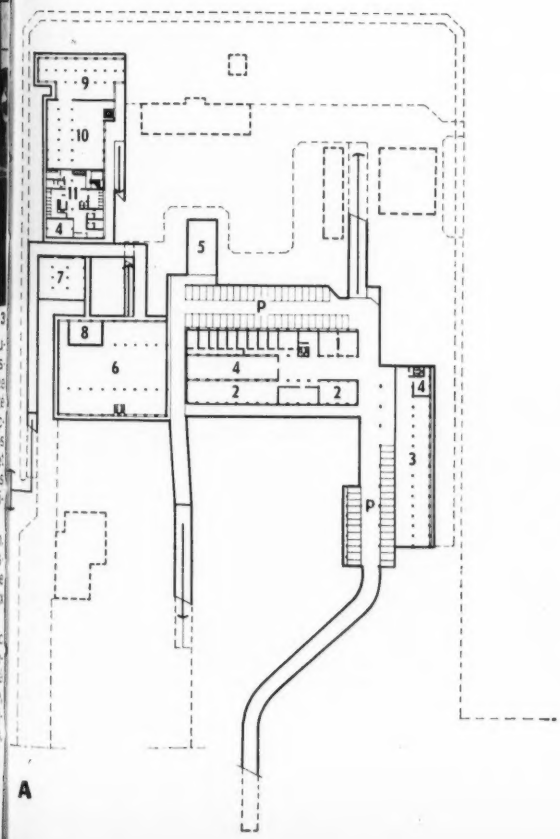
AÉROPORT DE MILAN MALPENSA



C



B



A

A. Niveau inférieur :
1. Bureaux S.E.A. 2. Vestiaires du personnel. 3. Dépôt S.E.A. 4. Installations mécaniques de conditionnement. 5. Chambre mortuaire. 6. Magasins S.E.A. 7. Centrale thermique. 8. Centrale frigorifique. 9. Réserve. 10. Self-service du personnel. 11. Services des passagers : coiffeurs, chambres de repos, vestiaires, etc. P. Parking.

B. Rez-de-Chaussée.
En rouge, circulation des passagers (arrivée et départ). En bleu, bagages.
A. Centre des services de vol. B. Bâtiment provisoire. C. Dépôt matériel. D. Bâtiment abritant les services de surveillance des signalisations. F. Chapelle. G. Gardien, contrôle. H. Dépôt des marchandises. I. Station-service. K. Tour de contrôle. L. Contrôle entrées. E. Entrée. S. Sortie. T. Transit. R. Rampe d'accès au sous-sol. U. Arrivée. V. Escalier des visiteurs. Z. Mouvements de service en sous-sol.
PA. Parkings existants et futurs (1 500 voitures, 150 autocars). PM. Parking vélomoteurs (3 000). La totalité des parkings couvre 6 hectares.
1. Guichets. 2. Banque, renseignements, appel taxis. 3. Toilettes. 4. Bar. 5. Consigne (retrait des bagages). 6. Bureau d'informations Alitalia. 7. Douane. 8. Bureaux S.E.A. départ. 9. P.T.T. et change. 10. Bureau des douanes. 11. Bureau S.E.A. arrivée. 12. Police et bureau de l'aviation civile. 13. Contrôle de police. 14. Hall des passagers à l'arrivée. 15. Hall des passagers en transit. 16. Salon de réception. 17. Salle d'attente des passagers en transit (départ). 18. Boutiques, journaux, tabac. 19. Gérance restaurant-bar. 20. Bar des voyageurs. 21. Contrôle du terrain.

C. Niveaux supérieurs. En couleur : Circulation des visiteurs.
A. Centre des services de vol. S. Escalier des visiteurs. T. Terrasse panoramique.

Premier étage : 1. Bureaux des Compagnies aériennes. 2. Groupe sanitaire du personnel des Compagnies. 3. Bureaux S.E.A. 4. Sanitaires du personnel S.E.A. 5. Sanitaires des visiteurs et accompagnants. 6 à 8. Cuisines. 9. Toilettes. 10. Restaurant des passagers.

Deuxième étage : 6. Bar des visiteurs. 7. Gérance bar-restaurant. 8. Office et services annexes de la cuisine. 9. Vestiaires, toilettes. 10. Restaurant des visiteurs.

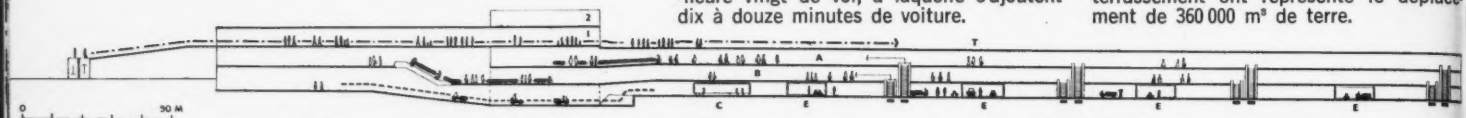
AÉROPORT DE MILAN LINATE

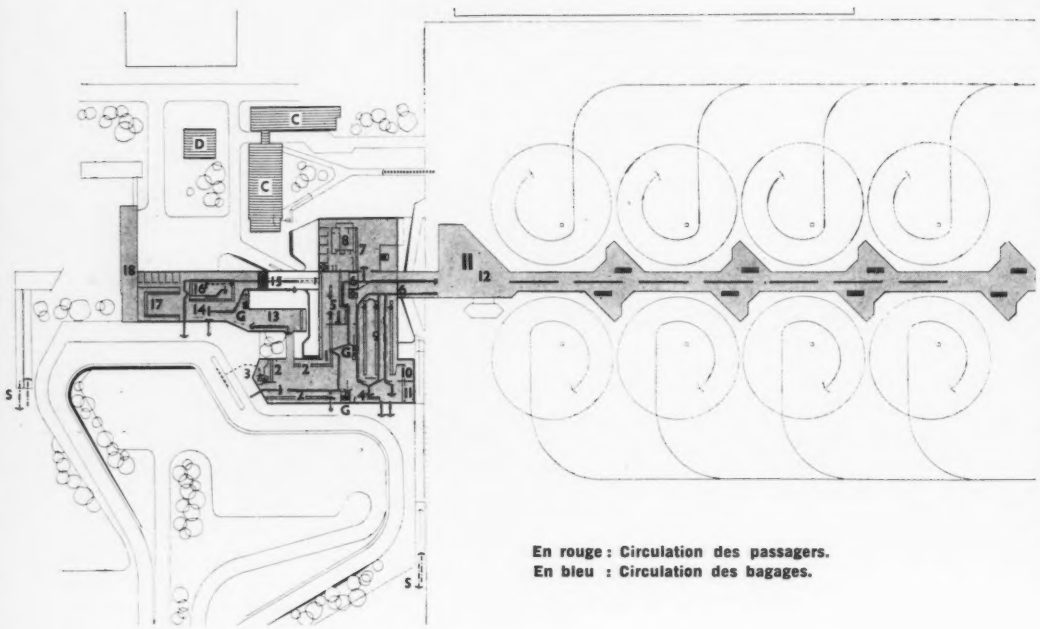
VITTORIO GANDOLFI ARCHITECTE

L'emplacement du second aéroport de Milan à Linate répond au double but de réduire au maximum les « temps morts » et d'éviter le survol de la ville par les avions, les vents dominants ayant exigé que la grande piste soit orientée du Nord au Sud : les zones d'approche effleurent sans jamais les survoler les quartiers urbains. Milan est ainsi doté d'un aéroport national et international, situé à 7 kms à vol d'oiseau du centre et pratiquement, cette distance n'est pas beaucoup plus longue puisqu'un grand axe, presque rectiligne, joint l'aéroport à la place du Dôme, en passant par la porte Vittoria, le Corso XXII Marzo et le Viale Forlanini. Ainsi, les « Viscount » et les « Convair » joignent Milan à Rome en moins d'une heure vingt de vol, à laquelle s'ajoutent dix à douze minutes de voiture.

C'est en 1936 que fut construite, à l'angle Nord-Est de ce terrain, la première aérogare qui existe encore. Il n'y avait alors qu'une piste longue de 600 m. et large de 60 m., parfaitement adaptée aux avions de cette époque. Mais, au lendemain de la seconde guerre mondiale, il devint évident que, malgré le prolongement de la piste à 900 m., celle-ci s'avérait encore trop restreinte dans ses dimensions. On envisagea alors l'aménagement d'une nouvelle piste d'envol et d'une piste de roulage correspondante, convenant aux quadrimoteurs de cinquante tonnes et plus, et c'est, en avril 1958 après bien des difficultés, que fut décidée la réalisation de l'aéroport, aujourd'hui en cours de construction. Les travaux de terrassement ont représenté le déplacement de 360 000 m³ de terre.

Coupe sur l'aérogare et les fingers : A. Lignes internationales. B. Lignes nationales. C. Contrôle. E. Dépôt matériel. T. Terrasse panoramique. 1. Café, bar. 2. Restaurant. P. Parking.

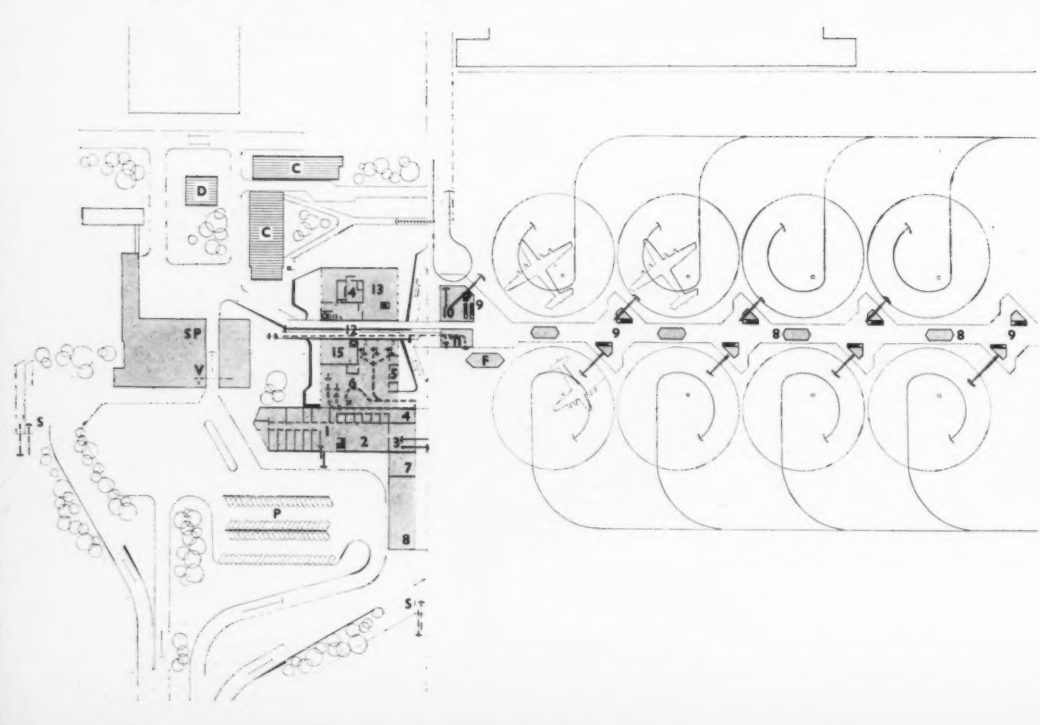


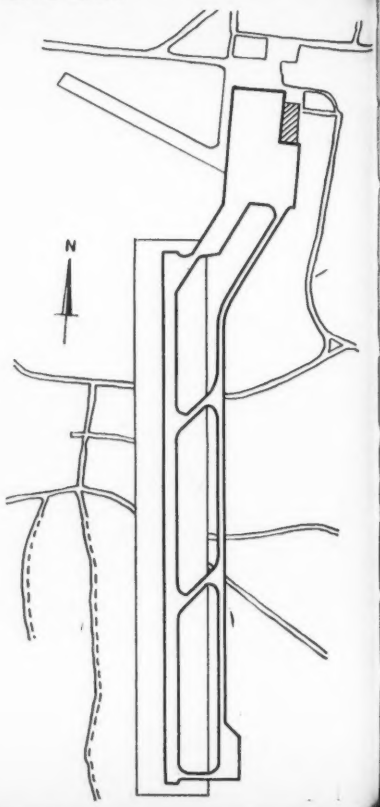


En rouge : Circulation des passagers.
En bleu : Circulation des bagages.

En bas de page : Plan du rez-de-chaussée : C. Centre des services de vol. D. Centrale thermique. F. Contrôle du terrain. P. Parking. S. Escalier d'accès (visiteurs). S.P. Services du personnel. V. Passages des douaniers.
1. Bureaux des Compagnies aériennes. 2. Hall d'entrée. 3. Réception. 4. Guichets S.E.A. 5. Douane. 6. Consigne. 7. Personnel de la S.E.A. 8. Dépôt matériel. 9. Arrivée et départ des passagers. 10. Salle d'attente des passagers pour les autocars conduisant à Milan. 11. Consigne des bagages (lignes nationales). 12. Circulation des passagers au niveau intermédiaire. 13. Restaurant des passagers des lignes internationales. 14. Toilettes et vestiaires. 15. Centrale de conditionnement d'air.

Au centre : Plan du premier étage : C. Centre des services de vol. D. Centrale thermique. G. Escalier (accompagnants). S. Escalier (visiteurs).
1. Guichets des lignes aériennes. 2. Banque. 3. Mouvement des bagages des passagers groupés. 4. Informations, Change. 5. Douane (départ). 6. Contrôle police. 7. Bar des passagers (départs, transit). 8. Toilettes, Nursery. 9. Douane (arrivée). 10. Guichets des douanes. 11. Informations, appel cars, taxis. 12. Fingers avec salle d'attente et boxes pour les passagers en partance. 13. Liaison entre les lignes internationales et nationales (P.T.T., bar). 14. Guichets des lignes nationales. 15. Escalier mobile et passerelle d'accès au niveau intermédiaire pour les passagers des lignes nationales (arrivée et départ). 16. Retrait des bagages. 17. Bureaux Alitalia. 18. Bureaux à destinations variées.





AÉROPORT INTERNATIONAL DE NEW YORK IDLEWILD

Nous donnons ici au titre de rappel (1) et de comparaison deux documents concernant l'aéroport international de New-York Idlewild, dont l'important programme se réalise peu à peu. Les premiers travaux furent entrepris en 1942 par la Municipalité de New-York sur un immense terrain marécageux. Le projet, repris en 1947 par « The Port of New York Authority » qui assure la gestion autonome de l'ensemble des aéroports de la ville, avait mis au point ce programme.

L'ensemble des ouvrages projetés, dont une partie fonctionne depuis quelques années déjà, occupe un terrain de 2.000 ha et comporte, au centre du réseau des pistes, une véritable cité de onze bâtiments desservis par plus de 15 km de routes intérieures et des parkings pour six mille voitures.

Cet ensemble groupe : le bâtiment des services d'entretien, sept aérogares nationales et le bâtiment des arrivées des longs courriers internationaux, flanqué de deux bâtiments de départ face à la tour de contrôle (Skidmore, Owings et Merrill, architectes). En outre, les principales compagnies aériennes construisent leurs propres bâtiments. Chacune des aérogares est prolongée par une ou deux galeries couvertes, dont l'ensemble permet de desservir simultanément cent quarante gros avions ; même aux heures de pointe, les voyageurs n'ont jamais à parcourir à l'abri de ces galeries plus de 120 m à pied entre l'aérogare et l'appareil.

Une des réalisations les plus caractéristiques est le bâtiment de la T.W.A. qui demeurera l'une des œuvres maîtresses d'Eero Saarinen, dont nous venons d'apprendre le décès ; ce bâtiment, réalisé avec le concours des ingénieurs Ammann et Whitney, fera l'objet d'une publication dans l'un de nos prochains numéros.

Cet aéroport a été prévu pour 6.750.000 passagers sur les lignes nationales et 1.760.000 sur les lignes internationales (80 décollages ou atterrissages en une heure).

1. *Voir* A.A., n° 77, *mai* 1958.

Vue d'ensemble de l'aéroport d'Idlewild en voie d'achèvement, dont certains bâtiments sont terminés et d'autres en cours de construction. On remarque au centre la tour de contrôle et l'aérogare centrale internationale (Skidmore, Owings et Merrill, architectes) ; à l'extrémité de l'aérogare, le chantier de la Trans-Worldlines (T.W.A., Eero Saarinen, architecte). Les bâtiments de service, à gauche, et la chaufferie, au centre, sont déjà terminés. A droite, la Pan-American Airways, de plan ovale (Tippetts, Abett, Mc Carthy, Stratton, architectes et ingénieurs) et, au premier plan, le bâtiment des « Eastern Airlines ». Ci-dessous, détail de la partie ouest de l'aéroport.

Documents « The Port of New York Authority ».

AÉROPORT INTERNATIONAL DE LOS ANGELES

PEREIRA ET LUCKMAN, WELTON BECKET ET ASSOCIÉS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS PAUL R. WILLIAMS ARCHITECTE

Documents Union Carbide International Company.

L'élément le plus caractéristique de l'aéroport international de Los Angeles, en cours de construction, est le « Bâtiment Signal » en béton et acier qui, de sa haute silhouette, dominera l'ensemble du terrain (1.200 ha.).

La structure de ce bâtiment se compose de deux grands arcs paraboliques déterminant une circonférence de 100 m de diamètre. La vasque (30 m de diamètre), en verre, acier et ciment, suspendue aux arcs à 25 m de hauteur comporte un restaurant et une plateforme d'observation. La base, de plan circulaire, abrite des magasins et les cuisines. Le visiteur aura l'impression que le bâtiment effleure à peine le sol, prêt à s'élancer vers l'espace interplanétaire.

Toute la structure : arcs en acier, plateforme en B.A., autres éléments, etc. se fondent en un ensemble sculptural que recouvre une membrane plastique d'un millimètre d'épaisseur. Cette légère couche protectrice, inaltérable, imperméable à l'eau, sera appliquée sur place. Sa souplesse et son élasticité lui permettront de suivre, sans risque de rupture, les mouvements de dilatation et de compression imprimés par les variations de température. La délicatesse de ce revêtement permettra de distinguer les différences de matières des éléments de structure sans qu'apparaissent les traces de coffrage du béton et les joints de soudure de l'acier.

Dans quelques mois, nous publierons, réalisé, l'ensemble de l'aéroport de Los Angeles.

1. Maquette d'ensemble de l'aéroport. 2. Détail des magasins dans la base du « Bâtiment Signal ». 3. Maquette de ce bâtiment ; on notera le principe de structure, béton et acier, la vasque située à 25 m avec restaurant et plate-forme d'observation et, au sol : les accès, magasins et cuisines du restaurant.

AÉROPORT INTERNATIONAL DE SAN FRANCISCO

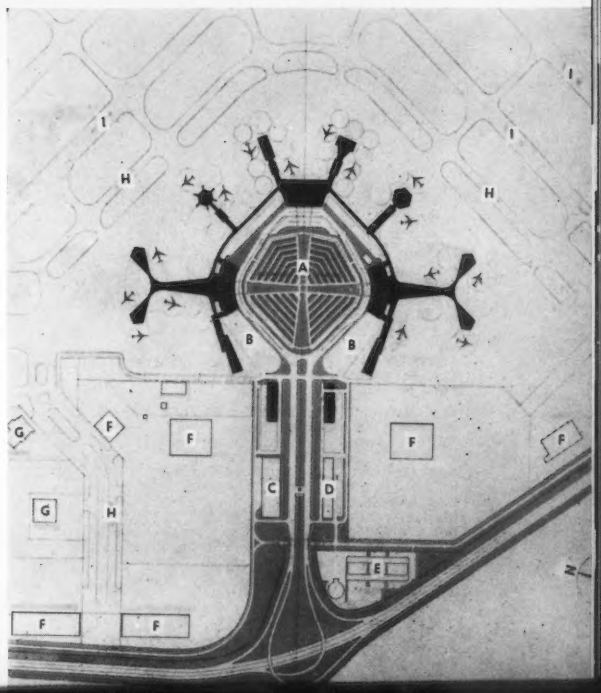
WELTON BECKET ET ASSOCIÉS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS

Créé en 1926, l'aéroport de San Francisco a fait l'objet, à plusieurs reprises, de transformations et agrandissements, notamment en 1933 et pendant la guerre en vue de répondre aux exigences du moment. En 1949, il fut décidé de construire l'aérogare réalisée en 1954, actuellement en service ; mais c'est en novembre 1956 avec l'apparition des premiers Jets qu'une nouvelle décision visa à faire de San Francisco l'un des aéroports internationaux les plus importants du monde. Le projet, présenté ici, est en cours de réalisation.

Le plan est caractérisé par la disposition des trois bâtiments (aérogare existante et deux édifices couverts en voûtes juxtaposées, destinés aux nouvelles Installations Terminales) ; les quatre unités de parkings étagés sur trois niveaux et séparées par des zones de verdure ; la voie périphérique de desserte et l'implantation sur le pourtour des jetées et des héliports.

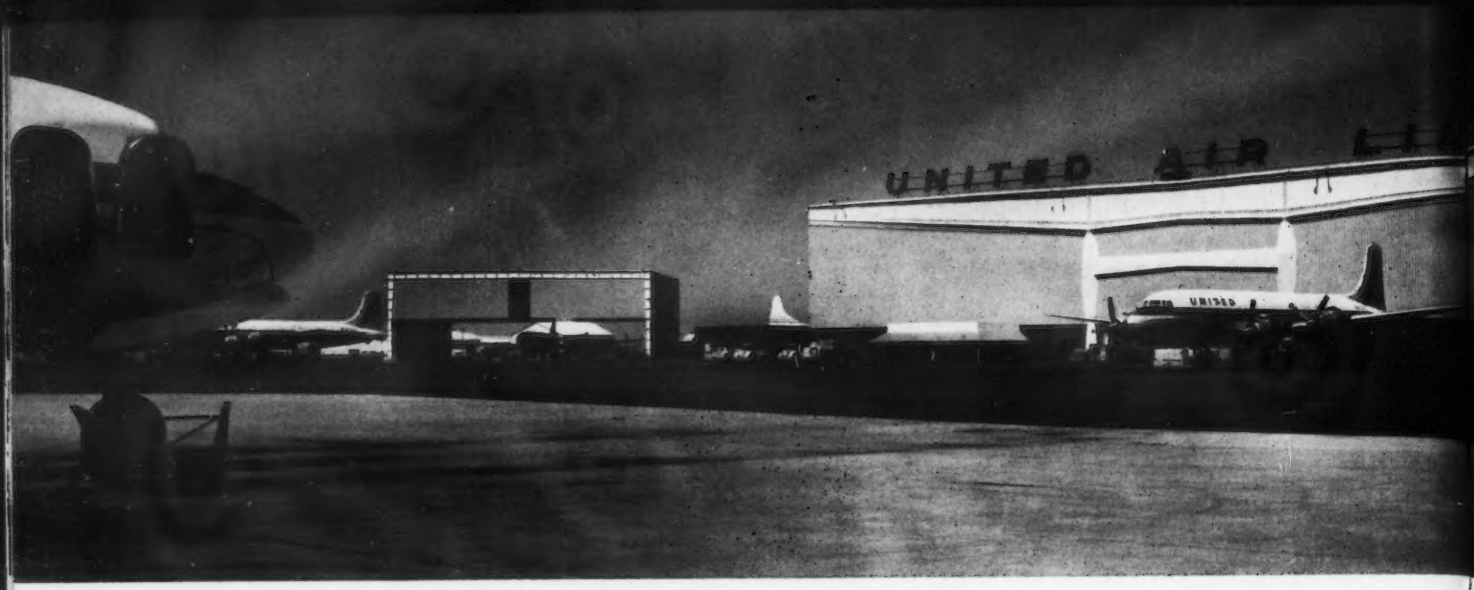
Le bâtiment des Installations Terminales Sud sera construit le premier avec ses jetées et annexes. Il comportera deux niveaux et un étage partiel, desservis par escalators. Services des bagages au rez-de-chaussée. Contrôles et services des passagers au niveau principal avec accès aux avions par passerelles amovibles (distance maximum à parcourir 305 m). Le bâtiment Nord est conçu selon un plan analogue et sur le même principe constructif (multispan vaulted roof).

Ces bâtiments seront reliés aux parkings par l'étage partiel et par des passages souterrains afin de séparer complètement le trafic automobile des piétons. Les parkings sont prévus à trois niveaux, le plus élevé étant à la hauteur de la voie périphérique de desserte. Deux héliports seront aménagés à l'Ouest des bâtiments Nord et Sud.



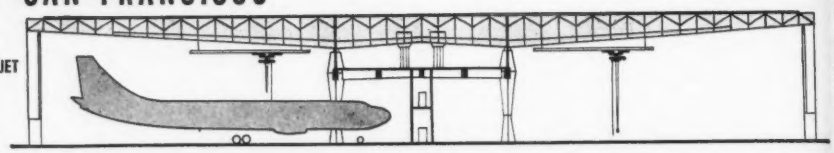
Ci-dessus : Maquette d'ensemble du projet. On notera le maintien de l'aérogare existante.

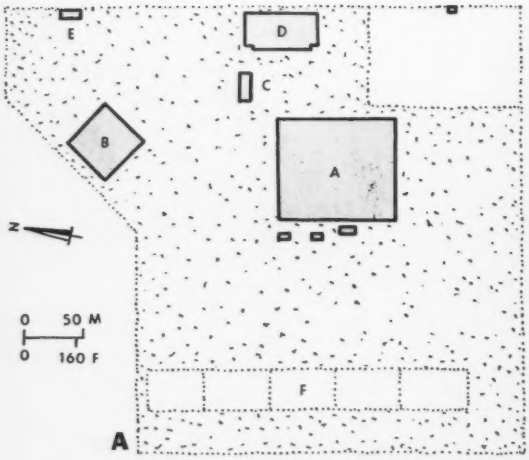
Ci-contre : Plan de situation.
En noir : Bâtiment existant et nouvelles constructions. A. Parkings. B. Parties du terrain réservées au service en retrait des deux héliports. C. (P.T.T.). D. Bâtiments administratifs. E. Hôtel. F. et G. Hangars et annexes (voir page suivante). H. Piste de roulage. I. Pistes d'envol.



HANGARS DE L'AÉROPORT DE SAN-FRANCISCO

SKIDMORE OWINGS ET MERRILL ARCHITECTES
MYRON GOLDSMITH ARCHITECTE COLLABORATEUR CHARGÉ DU PROJET
ASSISTÉ DE H. J. BRUNNIER ET DU PROFESSEUR BORIS BRESSLER



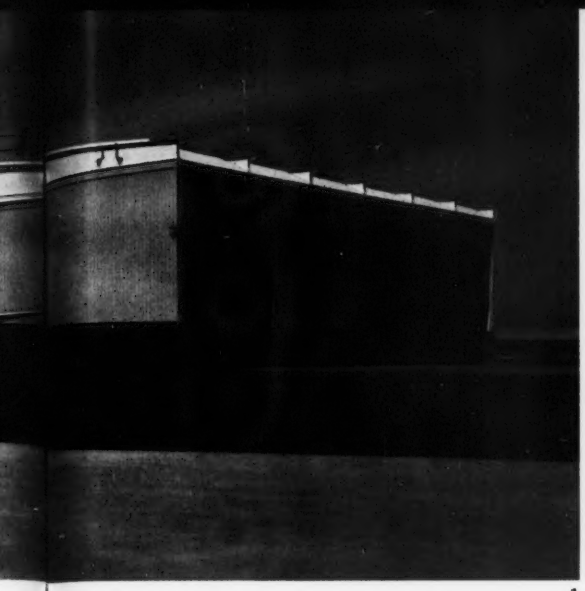


L'aéroport de San Francisco est doté de constructions annexes comportant un hangar d'entretien et de réparation (14.500 m²), un hangar de lavage (2.500 m²), une chaufferie, une cuisine centrale (2.300 m²), une station d'épuration et des citernes pour l'alimentation des avions en carburant.

A. Plan d'ensemble. A. Hangar principal. B. Hangar de lavage. C. Chaufferie. D. Cuisine (préparation de 600 repas servis dans les avions) et libre-service du personnel. E. Station d'épuration. F. Alimentation des avions en carburant.

Hangar principal.
B. Coupe longitudinale. En grisé : l'une des sept poutres en acier soudé se développant de part et d'autre des deux rangées de portiques en B.A. en un porte-à-faux de 42 m.
C. Coupe transversale. En blanc : portiques en B.A. de 12 m. La charpente tridimensionnelle supporte la couverture et assure le contreventement.
D. Plan du hangar abritant sur deux niveaux : ateliers et bureaux.

1. Vue d'ensemble. A gauche, le hangar de lavage ; au centre, le hangar principal (entretien et réparations). 2. Façade latérale du hangar principal. 3. Vue intérieure de ce hangar. Couverture et parois latérales métalliques. Le projet initial prévoyait des revêtements extérieurs et une couverture en verre traité non réfléchissant ; mais cette proposition fut repoussée par la Compagnie « United Air Lines » qui préféra utliser des éléments métalliques. 4. Le hangar de lavage : ossature, couverture et fermetures métalliques.

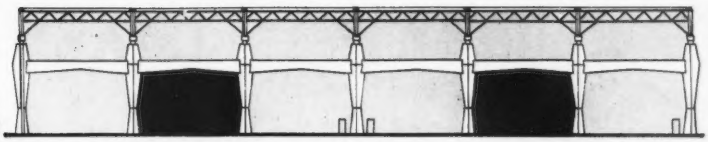


1 2

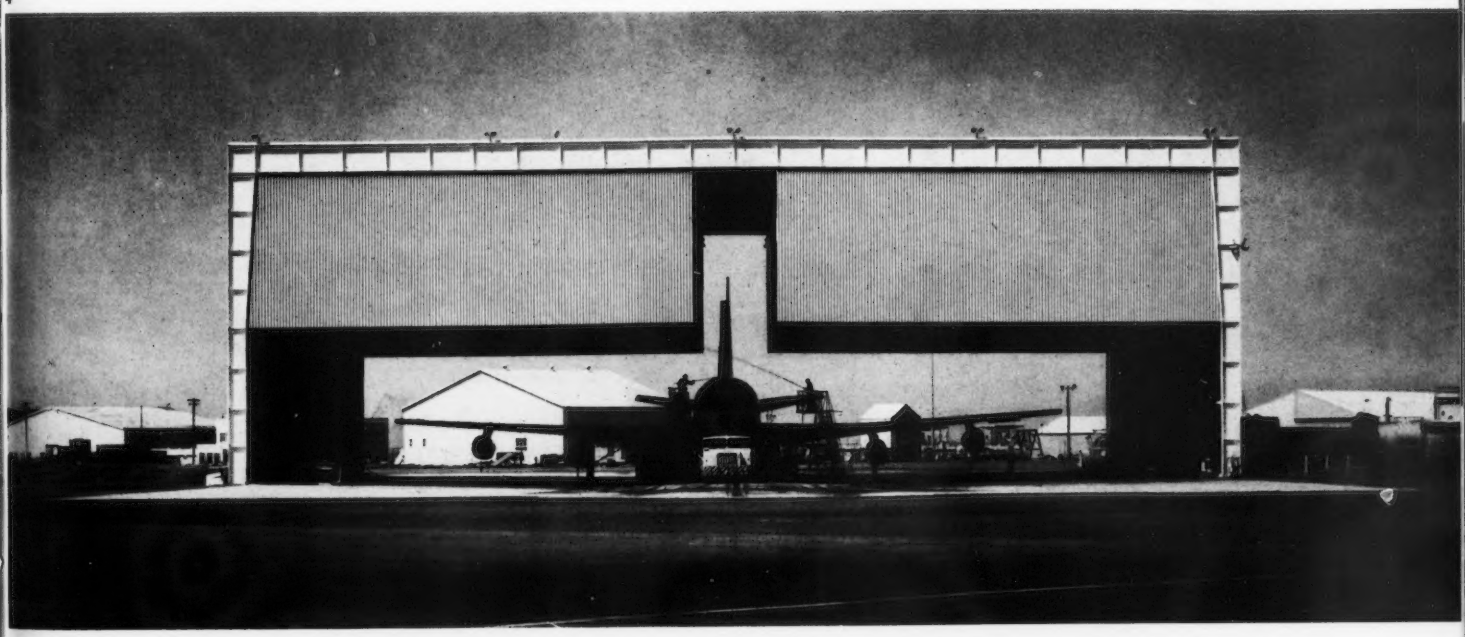
Photos Morley Baer

Le choix de la forme structurale d'un tel hangar est obligatoirement basé avant tout sur celle qui offre la meilleure utilisation de l'espace intérieur et se révèle la plus économique. A la voûte, pour l'instant tout au moins, apparaît préférable la solution d'un porte-à-faux simple ou double autoportant ou suspendu par câbles. Ceci est une conséquence de la mise en service des quadrimoteurs D.C. 8 « Jets », dont, toutes proportions gardées, les ailes sont plus courtes que pour les avions à hélice et les empennages plus hauts. De plus, durant la période de transition où l'on utilise les deux

3 4

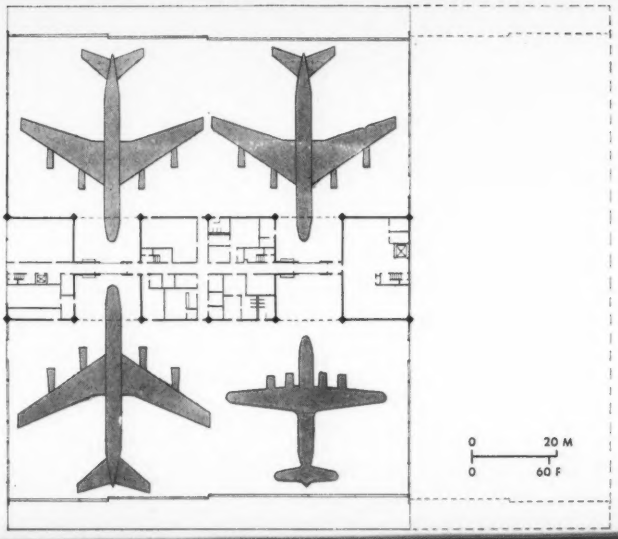


C

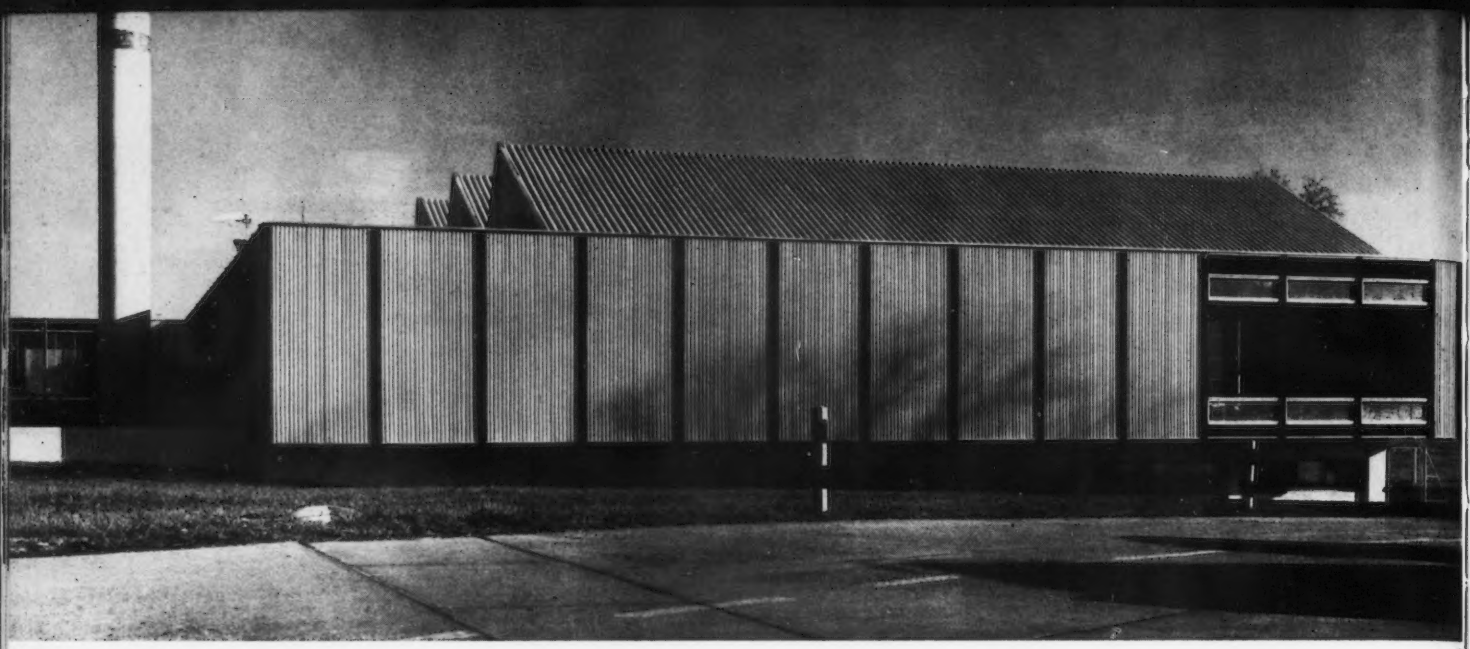


sortes d'avions, la flexibilité totale de l'espace intérieur doit être recherchée. Un hangar en porte-à-faux est, d'autre part, extensible longitudinalement et la couverture peut être située au niveau nécessaire pour abriter les empennages des plus grands avions. Le hangar des United Air Lines à San Francisco est en double porte-à-faux, couvrant une surface de 110 × 94 m. Il est composé d'une partie centrale de 24 m de large comprise entre deux rangées de portiques en B.A., de 12 m de haut aux fermes de fuselage. Cette partie abrite sur deux niveaux les ateliers et les bureaux. Les portiques supportent sept poutres en acier soudé qui se prolongent de part et d'autre en un porte-à-faux de 42 m permettant d'abriter ensemble quatre D.C. 8 Jets pesant chacun 136 tonnes (envergure : 46 m ; longueur : 46 m ; hauteur de l'empennage : 13 m). Le hangar reflète le caractère des avions qu'il abrite : tout d'abord, les portiques en B.A. suivent la forme des contraintes correspondant aux charges verticales et à la résistance latérale aux tremblements de terre ; ensuite, les poutres en acier soudé s'étendent de part et d'autre en porte-à-faux. Le plancher d'étage dans la partie centrale est suspendu à ces poutres contrebalançant en partie la tendance au fléchissement du porte-à-faux.

Entre chaque poutre, une charpente tridimensionnelle supporte la couverture métallique et assure le contreventement.



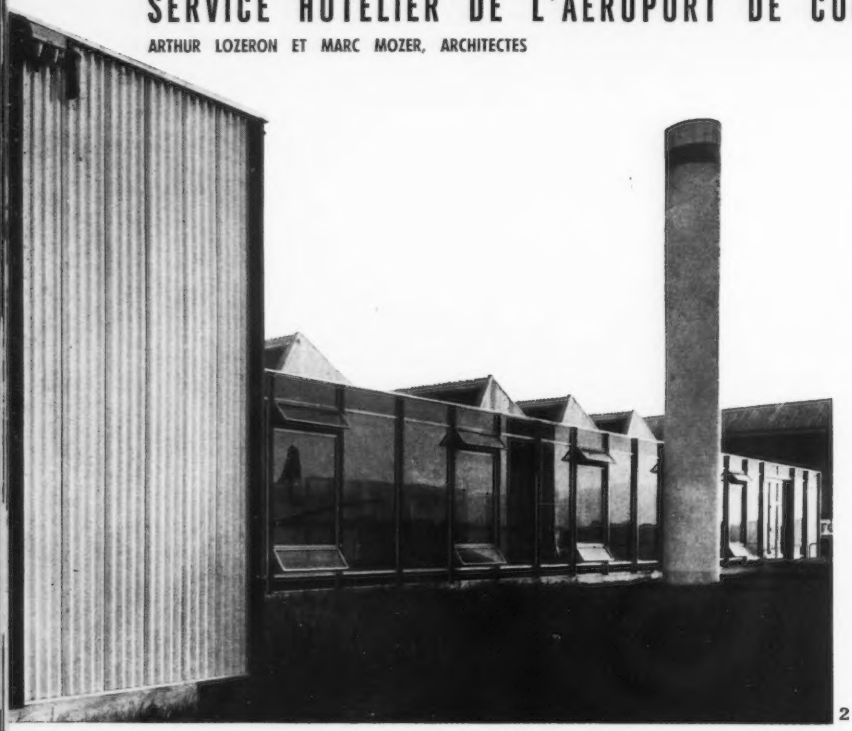
D



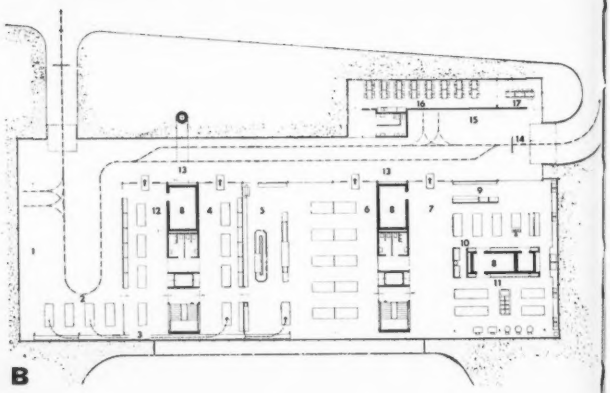
1

SERVICE HOTELIER DE L'AÉROPORT DE COINTRIN, PRÈS DE GENÈVE

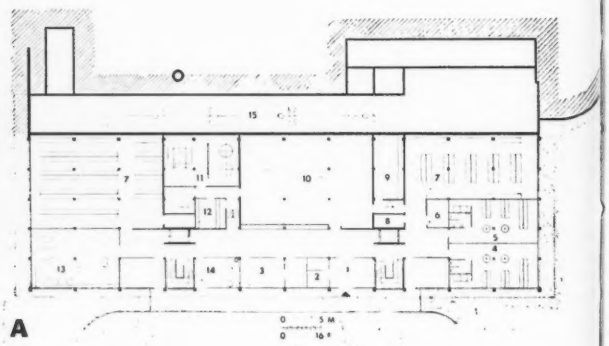
ARTHUR LOZERON ET MARC MOZER, ARCHITECTES



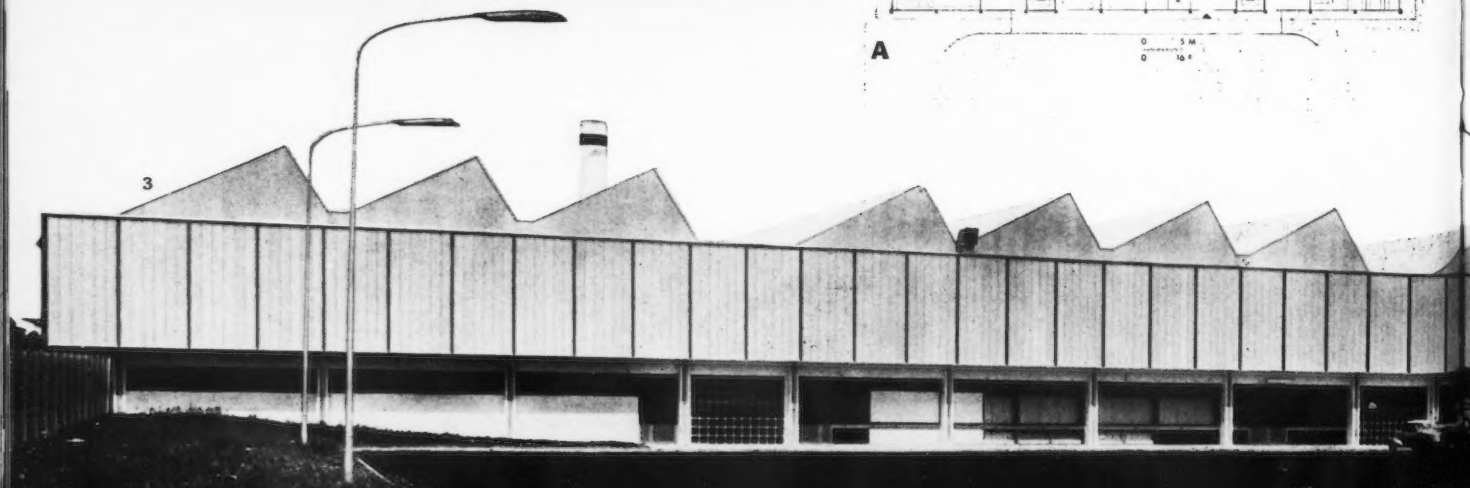
2



B



A



3

Ce bâtiment a été édifié pour la Swissair, afin de grouper la préparation du matériel destiné aux passagers en cours de vol : repas froids et chauds, tabacs, alcools, couvertures, produits pharmaceutiques, journaux, etc.

Le bâtiment comporte deux niveaux : l'un inférieur, au niveau de la route et de la cour d'accès, l'autre supérieur, au niveau de la piste. Au niveau inférieur, ont été disposés les dépôts, locaux techniques (chaufferie, ventilation, eau, électricité), bureaux administratifs, vestaires du personnel et un grand hall qui commande tous ces locaux et qui permet d'accéder par deux escaliers et monte-charge au niveau supérieur. Celui-ci comprend quatre sections différenciées : tabacs et alcools ; linge et formulaires de propagande ; lavage et rangement de la vaisselle dans des « containers » ; enfin, cuisines chaude et froide avec cafeteria.

Un problème a été posé par les diverses circulations extérieures. Il a été aménagé une voie de chargement à sens unique le long de laquelle les véhicules de piste prennent le matériel prêt au départ pour le conduire aux avions respectifs, et un hall de déchargement situé à l'extrémité du bâtiment où le matériel en retour est déchargé sur des tapis roulants qui le distribuent aux divers locaux de préparation.

On notera, en saillie, sur le corps de bâtiment principal, la cantine du personnel et une petite salle de conférences qui bénéficient l'une et l'autre d'une large vue sur la piste.

La construction a été réalisée de deux manières : niveau inférieur semi-enterré en béton armé, niveau supérieur à structure métallique légère, d'un montage rapide, avec sheds d'une portée de 26 × 6 m éclairant zénithalement les salles de préparation.

La couverture est en « Eternit » ondulé ; l'isolation thermique, en laine de verre. Les façades sont réalisées au moyen de cadres d'aluminium avec remplissages en panneaux de « Novopan » comportant un revêtement extérieur en aluminium ondulé et intérieur en « Durolux ». Les portes donnant accès à la piste sont commandées par tapis de contact au sol ; elles sont du type coulissant pour le chargement du matériel et du type basculant pour les voitures.

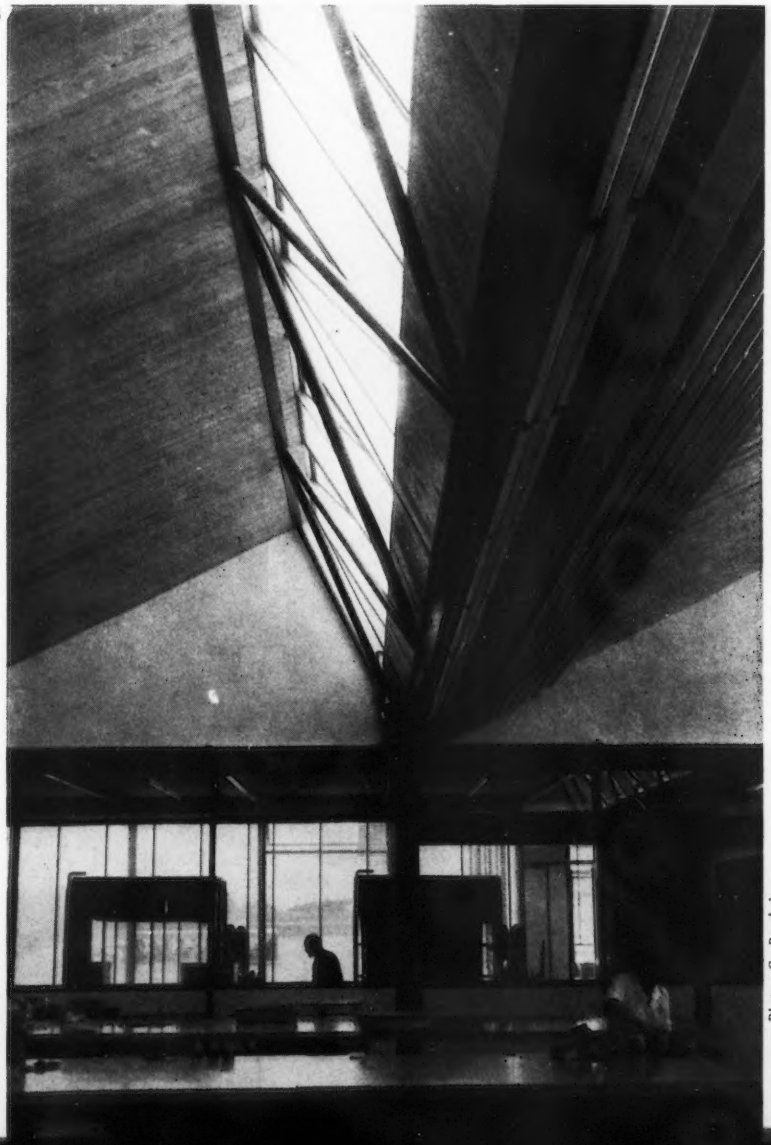
Le problème du stockage a été résolu en utilisant des chariots qui peuvent être disposés sous les tables de travail. Les cloisons ont été réduites au minimum afin de réserver au plan la plus grande souplesse d'organisation.

4

1. Vue d'ensemble prise de la route vers l'aéroport. 2. Détail de la façade, côté piste. 3. Façade latérale. 4. L'une des cuisines dont on notera l'éclairement optimum obtenu latéralement et zénithalement. 5. Détail montrant la structure des sheds.

A. Rez-de-chaussée inférieur : 1. Hall d'entrée. 2. Douane. 3. Bureaux. 4 et 5. Vestiaires séparés pour hommes et femmes. 6. Ventilation. 7. Réserve. 8. Machinerie. 9. Compresseurs. 10. Espace libre. 11. Chaufferie. 12. Compteurs électriques. 13. Buanderie. 14. Détritus. 15. Mazout.
B. Rez-de-chaussée supérieur : 1. Parking. 2. Déchargement. 3. Tapis roulant. 4. Lingerie. 5. Plonge. 6. Vaisselle. 7. Cuisine. 8. Chambre froide. 9. Bar. 10. Cuisine froide. 11. Cuisine chaude. 12. Tabacs, alcools. 13. Chargement. 14. Distribution des marchandises aux avions en partance. 15. Parking (voitures de piste). 16. Réfectoire du personnel. 17. Salle de réunion.

5



Photos J. Mohr.

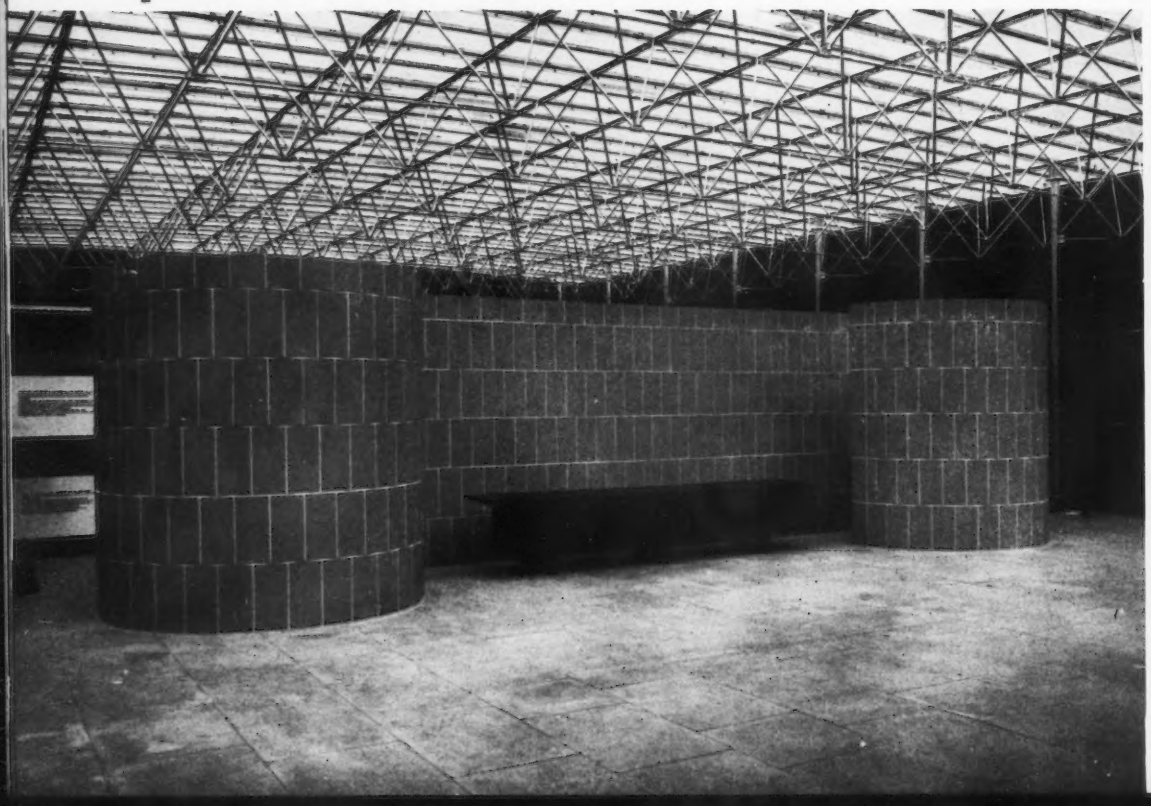
Photos C. Bergholz.

1

SIÈGE DU CONGRÈS DES U.I.A. A LONDRES

THÉO CROSBY ARCHITECTE Z. S. MAKOWSKI INGÉNIEUR

2



3

Le Congrès de l'Union Internationale des Architectes 1961 à Londres avait pour thème « Techniques et matériaux nouveaux - Leur influence sur l'architecture ». Le siège du Congrès symbolise ce thème.

Les organisateurs avaient besoin d'un centre administratif. Les sociétés qui patronèrent cette manifestation s'attachèrent à réaliser un ouvrage démontrant les possibilités de collaboration entre l'architecte et l'ingénieur, l'artiste et le fabricant de matériaux.

L'architecte Theo Crosby avait ainsi un double cadre dans lequel il s'obligea à travailler : d'une part le programme même de la composition architecturale, imposé par l'U.I.A., et, d'autre part, la volonté de s'astreindre à l'utilisation des produits industriels manufacturés par les trois sociétés de patronage :

— l'aluminium, produit par la British Aluminium Company Limited ;
— l' « Asbestolux », fourni par la Cape Building Products Limited ;
— et le verre, fourni par la Pilkington Brothers Limited.

Sans doute fallait-il une équipe qui complétât harmonieusement le maître d'œuvre.

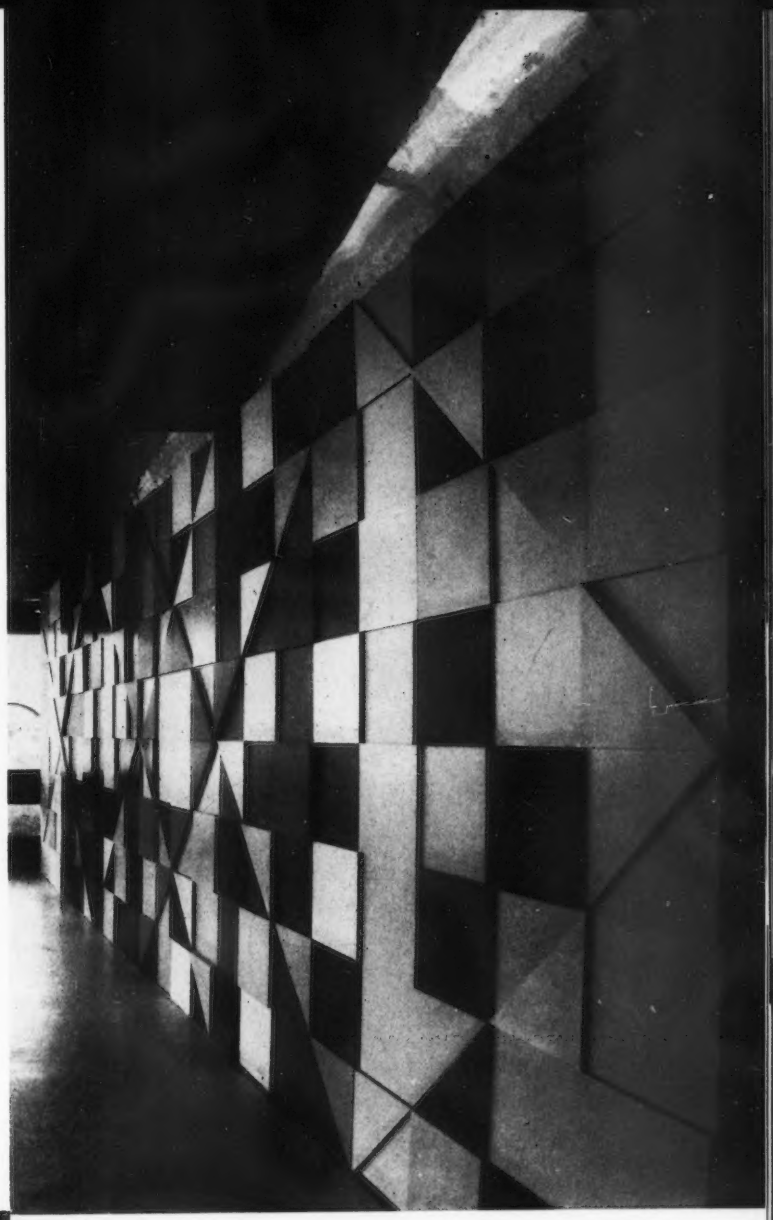
Cinq artistes : John Ernest, William Turnbull, Anthony Hill, Mary et Kenneth Martin, surent juger des possibilités offertes par les matériaux imposés et les utiliser pleinement. Membres depuis 1949 du Mouvement Constructiviste en Angleterre, ils eurent ici la liberté complète d'exprimer leur art à partir d'éléments produits en série. C'est surtout l'Asbestolux qui servit alors de matière première.

John Ernest, par exemple, recherche des effets en relief par la disposition voulue de petits panneaux formant cloisons.

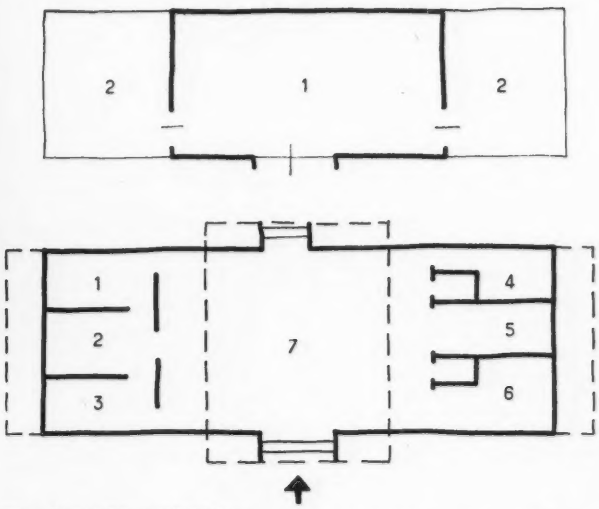
William Turnbull compose une cloison en recherchant les harmonies ou contrastes de couleurs entre panneaux standards ou dans les joints mêmes de ces panneaux.

Au centre du bâtiment, deux peintures murales sur Asbestolux de Mary Martin et d'Anthony Hill qui ont su utiliser l'épiderme même de la matière, sa texture, son fini ou, au contraire, ce que son grain brut pouvait apporter.

1. Vue aérienne du bâtiment administratif du Congrès visible au premier plan et de la salle d'expositions temporaires, au second plan. Ces bâtiments, contigus au Royal Festival Hall, sont intégrés à l'aménagement général de la rive Sud de la Tamise (South Bank). Ils sont réalisés en aluminium et verre, avec revêtements extérieurs et intérieurs en « Asbestolux », matière ininflammable en amiante amosite, colorée à la demande. 2. Vue montrant la résille tri-dimensionnelle de la salle d'exposition. 3. Vue intérieure du hall d'entrée du bâtiment administratif. 4. Composition murale colorée et en relief de John Ernest, réalisée en petits panneaux d' « Asbestolux ».

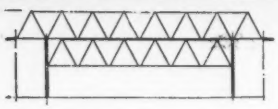


Photos H. Snoek.

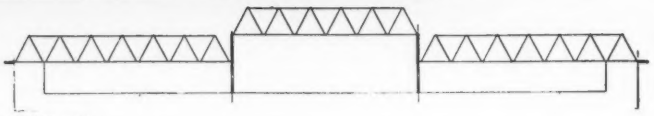


Plan d'ensemble schématique :
A. Bâtiment administratif : 1. Bureau du Président. 2. Secrétariat. 3. Salle de la Presse. 4 et 6. Toilettes, sanitaires. 5. Cabines téléphoniques. 7. Hall central.
B. Pavillon d'exposition : 1. Salle couverte. 2. Patio pour expositions en plein air.

1



COUPE BB



COUPE AA

Le verre a été utilisé d'une façon remarquable comme remplissage, murs extérieurs, éléments de reflet et structures secondaires.

Un nouveau type de verre, éliminant les distorsions visuelles de la glace polie courante, a fait son apparition, contrastant avec les plaques martelées des portes intérieures et des meubles (bahuts, bancs et tables). Enfin, certains panneaux, créés par l'artiste Edward Wright, renouvelaient l'art du décor sur verre.

Cependant, c'est encore la structure proprement dite qui est l'élément architectural le plus remarquable.

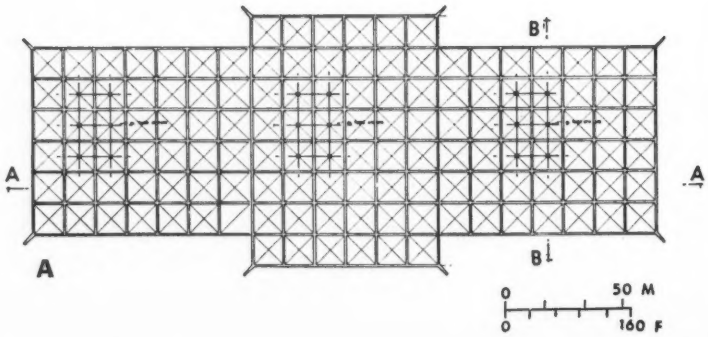
Sans parler du pavillon d'exposition provisoire qui montre ce qu'un architecte de talent peut exprimer de légèreté par l'emploi des résilles tridimensionnelles, c'est sans doute le siège administratif lui-même qui retint le plus l'attention.

On connaît les recherches passionnantes du Dr. Z.S. Makowski, l'élégance de ses solutions structurales, la géométrie intellectuelle de ses proportions spatiales. Il utilise très souvent des treillis volumétriques équilatéraux, faisant travailler, comme il se doit, des membranes minces rigides, ayant une double fonction portante et couvrante.

La trame choisie pour le Siège du Congrès était quadrangulaire. La simplification des opérations de préfabrication a pris le pas sur les avantages du treillis triangulaire. C'est un treillis pyramidal à base carrée qui fut choisi. Son intérêt architectonique n'a pas échappé au maître d'œuvre. Membranes et tubes furent exécutés en aluminium 25 W.P. dont la résistance à la corrosion est connue. Loin de restreindre la liberté de l'architecte, ce mode de couverture donnait un cadre plastique à la création même, imposait un caractère, une esthétique.

Il fallait ici noter cette recherche et en remercier ceux qui la rendirent possible.

René SARGER.



2

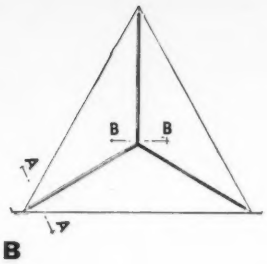
Les structures spatiales, actuellement connues, se composent de membrures légères, généralement dirigées dans trois directions différentes.

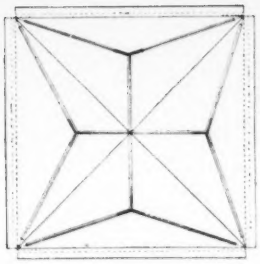
L'assemblage de ces membrures a donné lieu à des recherches fort intéressantes de nœuds préfabriqués. Cependant, ces structures ultra-légères nécessitent une couverture.

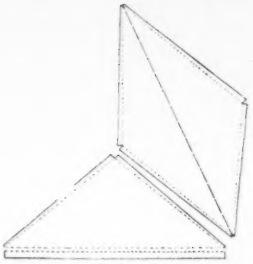
La proposition du Dr Makowski consiste à réunir en un seul élément les deux fonctions de structure tridimensionnelle et de couverture légère. Il est arrivé ainsi à un système de pyramides, assemblées l'une à côté de l'autre, pyramides dont la base reste ouverte et dont les côtés, en tôle mince d'aluminium, viennent clôre le volume couvert.

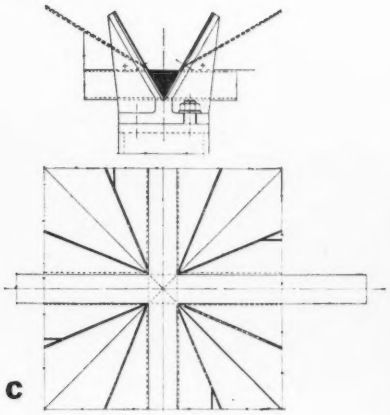
Employé souvent par le Dr Makowski, sous la forme de pyramides hexagonales, ce système, pour la couverture du bâtiment administratif du Congrès de l'U.I.A., est plastiquement nouveau.

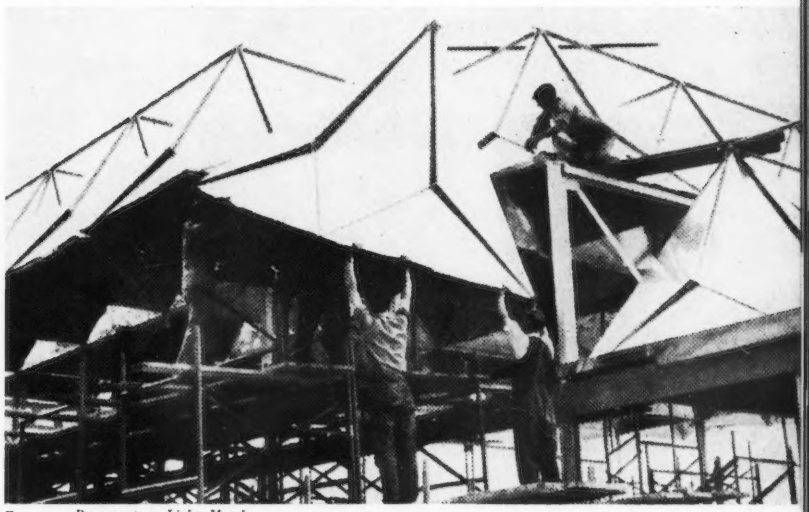
En effet, pour des raisons d'assemblage plus simple, la pyramide à base carrée a été adoptée, mais c'est la première fois qu'elle est utilisée la pointe dirigée vers le haut. Il s'en suit que les liaisons de chaque base de pyramide forment naturellement des chéneaux pour l'écoulement des eaux.







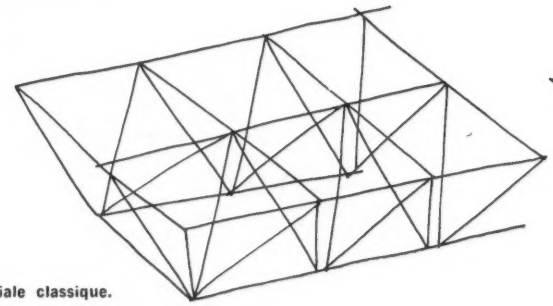




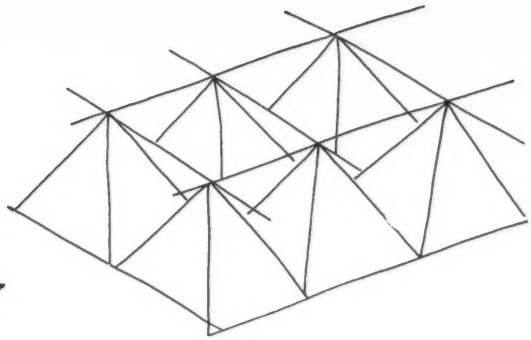
5 *Document « Light Metals ».*

A. Plan et coupes montrant la couverture faite d'éléments en forme de pyramide et schéma de la structure tri-dimensionnelle. B. Détail d'un élément pyramidal. C. Détail de liaison des éléments.

1. Bâtiment administratif, façade entrée. 2. Vue d'ensemble ; au premier plan, le bâtiment administratif, au second, le pavillon d'exposition. 3. Vue prise d'un des patios sur la salle d'exposition. 4. Vue de l'autre patio prolongeant la salle d'exposition. 5. Mise en place des éléments préfabriqués de couverture caractérisés par leur légèreté et leur facilité de montage.

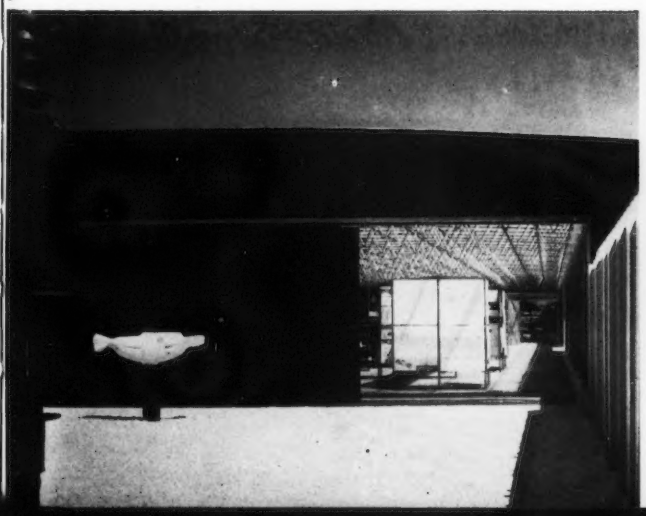


Résille spatiale classique.

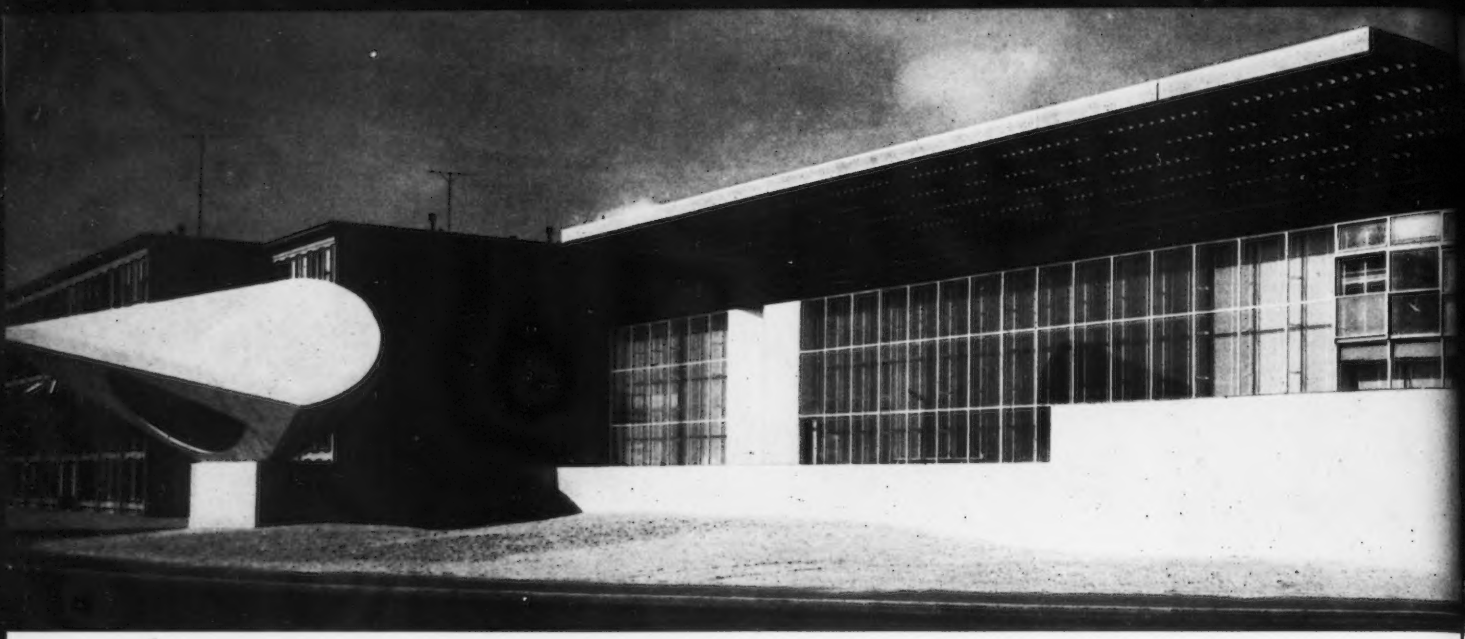


Système pyramidal de Makowski.

3



4 *Photos Henk Snoek*



1

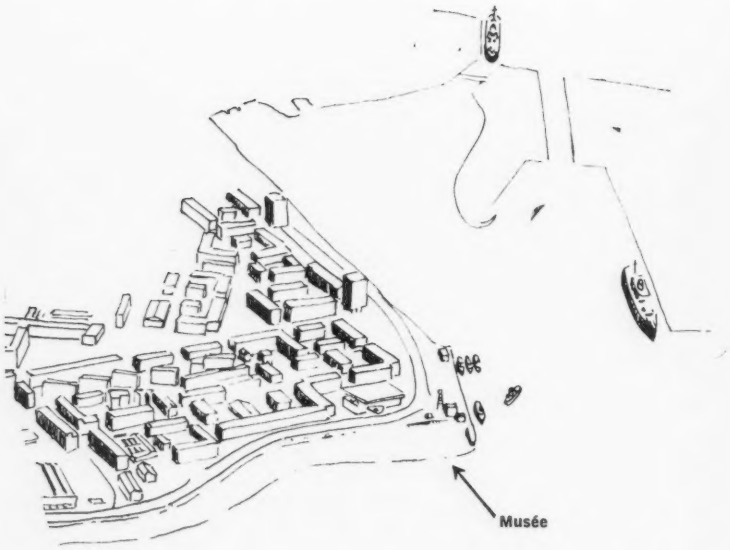
MUSÉE MAISON DE LA CULTURE, LE HAVRE

GUY LAGNEAU ET RAYMOND AUDIGIER ARCHITECTES REYNOLD ARNOULD CONSERVATEUR

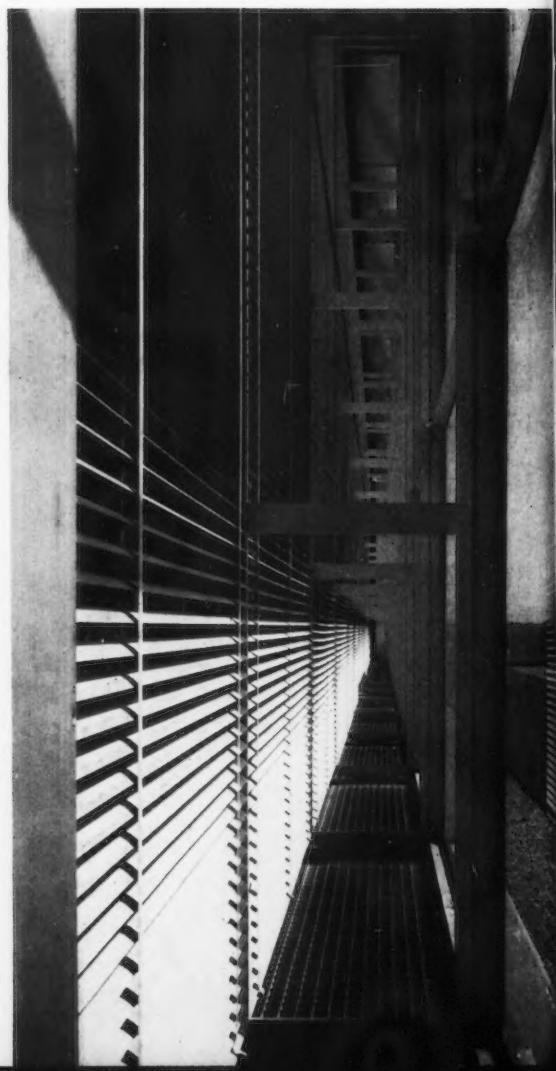
ÉTUDE RÉALISÉE DANS LE CADRE DE L'ATELIER D'ARCHITECTURE G. LAGNEAU M. WEILL J. DIMITRIJEVIC ASSISTANT L. JANKOVIC

AVEC LA COLLABORATION DES INGÉNIEURS : † B. LAFFAILLE, E. SARGER (CETAC), J. PROUVÉ, A. SALOMON, LE ROLLAND, C.C.C.R.

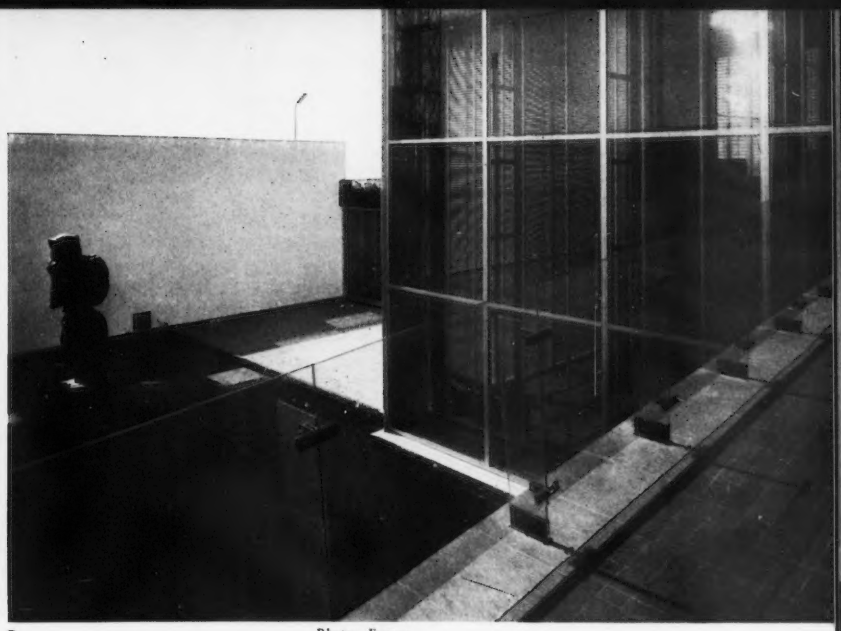
SCULPTURE DE G. H. ADAM



3



1. Vue d'ensemble, angle Sud-Ouest ; entrée et façade sur la mer ; à gauche : sculpture de G.H. Adam. 2. Plan d'eau sous passerelle d'entrée ; sculpture de Zadkine. 3. Détail façade Ouest : double vitrage avec échelles sur rotules. 4. Angle Nord-Ouest.



2

Photos Fernez.

Le 24 juin 1961, M. André Malraux, Ministre d'Etat chargé des Affaires Culturelles, a inauguré au Havre le Musée Maison de la Culture.

Cette inauguration a compris des manifestations variées qui se sont déroulées dans l'espace central du bâtiment aménagé successivement pour fournir la preuve des diverses possibilités de renouvellement ainsi que de la grande flexibilité d'utilisation de cet exceptionnel Centre Culturel : à 11 h., une visite détaillée de l'ensemble du bâtiment ; à 15 h., un concert ; à 17 h., une visite des expositions de peintures et de tapisseries ; à 19 h., une présentation de films rassemblant 800 personnes.

Renouvellement et flexibilité ont constitué les deux facteurs essentiels qui, sous l'influence du Conservateur, le peintre Reynold Arnould, ont conduit les Architectes dans leurs études.

Ce bâtiment a été conçu en pensant « trois dimensions ». Il ne s'agit plus de salles d'exposition, mais essentiellement de volumes, d'espaces composés différemment suivant les nécessités.

Toutefois, ces espaces sont localisés dans les zones bien définies : — Expositions temporaires, conférences, films — Cinémathèque, discothèque, musique de chambre — Club, entretiens, rencontres — Espace central réservé aux grandes manifestations, aux spectacles — Atelier d'art — Services divers (Conservation, Secrétariat, Ateliers et Laboratoire, vente de documents).

4

RECHERCHE DE LA QUALITE DE LA LUMIERE.

Le Musée dispose de deux sources d'éclairage naturel.

Eclairage zénithal.

Avant d'atteindre la toiture constituée par six pans inclinés en verre armé, la lumière est filtrée par un paralum horizontal en aluminium couronnant l'ensemble du bâtiment.

Ce paralum a été étudié pour arrêter les rayons solaires aux diverses époques de l'année et pour jouer ainsi le rôle de diffuseur.

Sous la toiture en verre, un plafond suspendu réalise une seconde diffusion. Il est constitué par des éléments modulés en matière plastique mobiles, qui peuvent être remplacés à volonté par des éléments pleins permettant ainsi de localiser l'éclairage selon les divers besoins. La qualité de cette lumière zénithale ainsi obtenue est un élément essentiel du climat du Musée.

Eclairages latéraux.

Façade Nord : Elle est constituée par un grand vitrage (Thermopane) accompagné intérieurement de rideaux en plastique qui assurent la diffusion de la lumière et évitent la vue vers l'extérieur.

Façade Est : Niveau inférieur, même dispositif que pour la façade Nord.

Façade Ouest : Entre un double vitrage, cette façade dispose d'un système de stores diffuseurs à lamelles horizontales. Intérieurement des stores pleins assurent l'occultation totale.

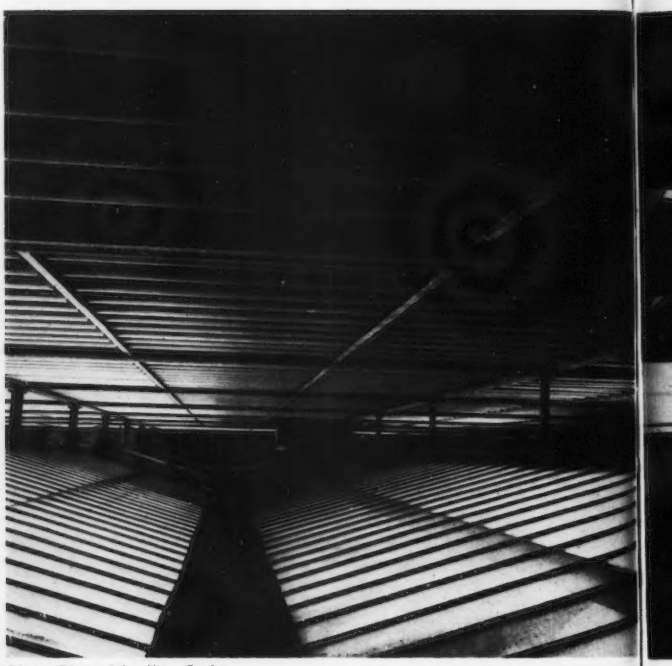
Façade Sud : Niveau inférieur, même dispositif que pour la façade Ouest.

Ainsi, la lumière est entièrement captée.

Des écrans horizontaux, verticaux, des stores, permettent de la répartir ou de la doser.

2

4



Photos Pierre Joly, Vera Cardot

1

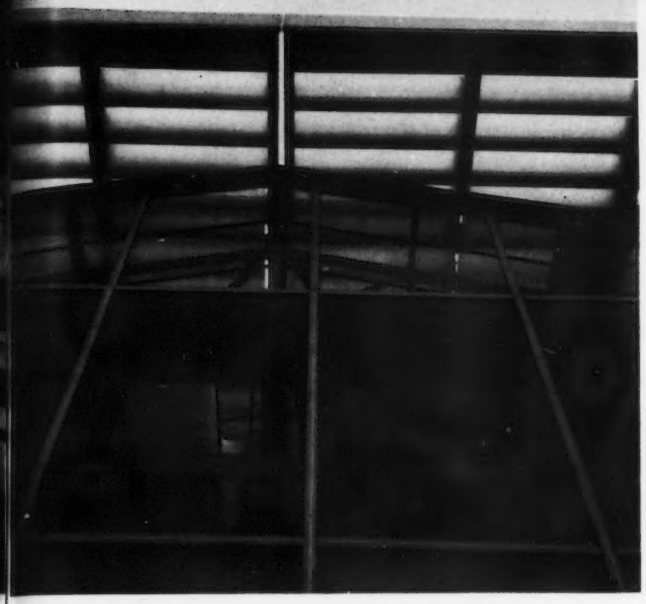
MUSÉE MAISON DE LA CULTURE, LE HAVRE

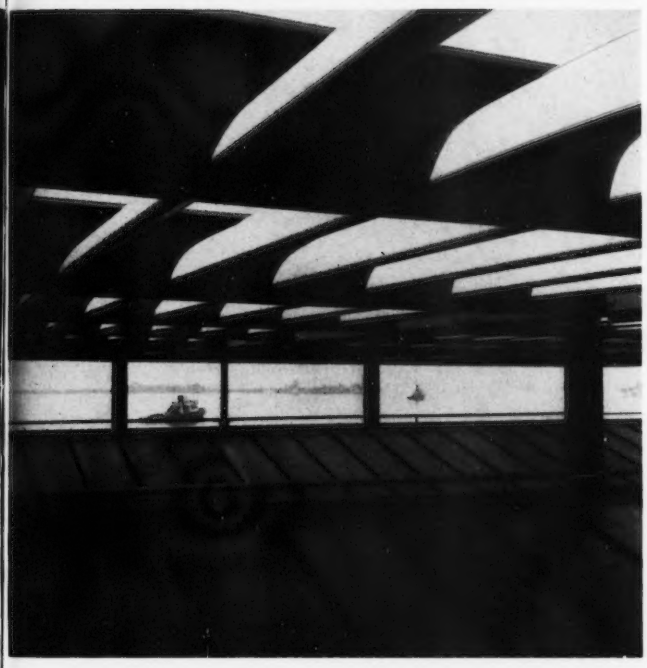
1. Détail de la façade Ouest, bandeau en aluminium anodisé noir et paralum en aluminium anodisé naturel. 2 et 3. Détails de la façade Nord, de nuit et de jour. 4 et 5. Toiture vitrée et paralum.

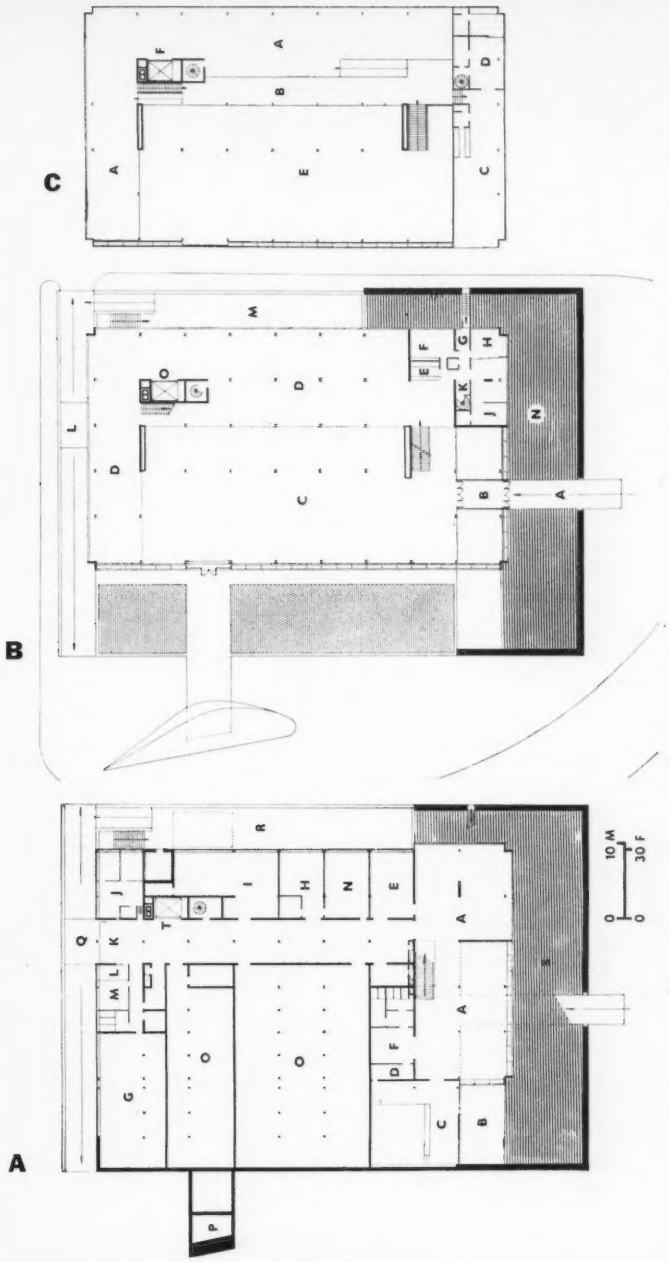
A. Rez-de-chaussée bas : A. Espace d'exposition. B. Espace d'exposition en plein air. C. Salle de conférence, bibliothèque. D. Annexe de la salle de conférence. E. Collections (études). F. Vestiaires et sanitaires. G. Atelier, Ecole d'Art. H. Laboratoire photographique. I. Atelier d'entretien et de restauration. J. Conciergerie. K. Réception, manutention. L. Enregistrement, classement. M. Salle des gardiens. N. Atelier du conservateur. O. Galeries de réserves. P. Socle de la sculpture de G.H. Adam. Q. Rampe d'accès. R. Cour anglaise. S. Bassin. T. Monte-charge.

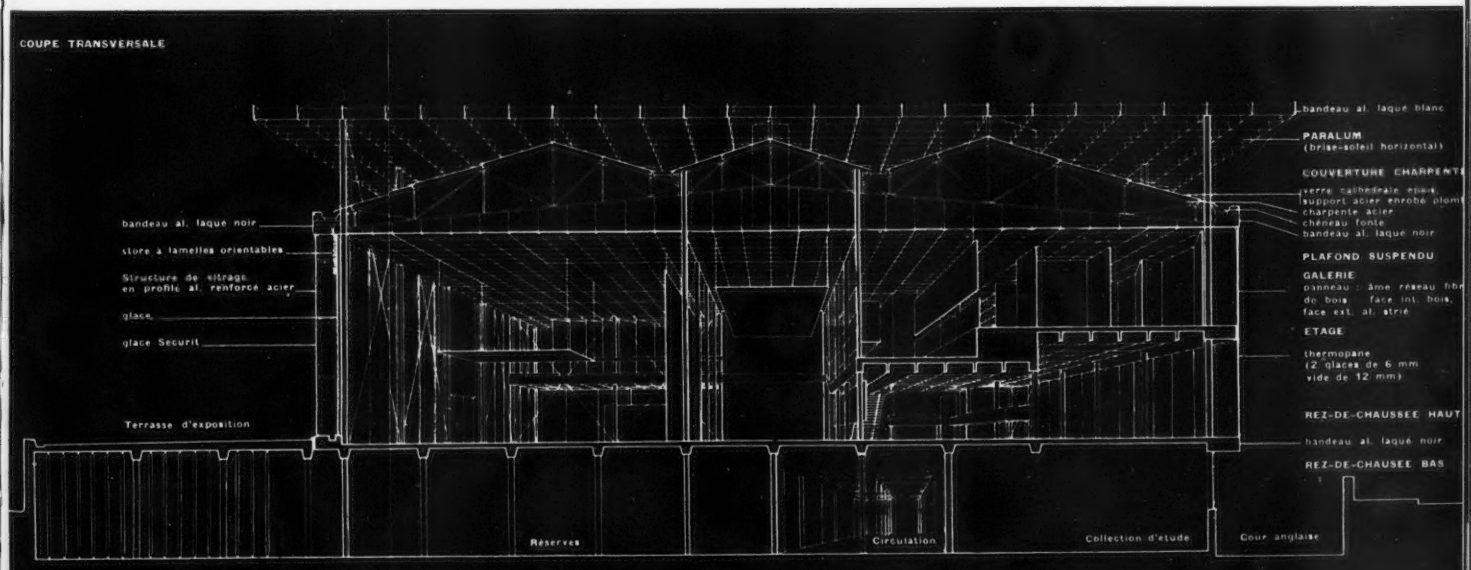
B. Rez-de-chaussée haut : A. Passerelle de l'entrée principale. B. Tambour d'entrée. C. Espace central d'exposition (732 m²). D. Espaces latéraux d'exposition (672 m²). E. Vente de documents. F. Secrétariat. G. Entrée des services administratifs. H. Conservateur. I. Bibliothèque. J. Médailles. K. Escalier particulier du conservateur. L. Rampe d'accès de service. M. Cour anglaise. N. Bassin. G. Monte-charge.

C. Niveau supérieur : A. Galerie d'exposition (545 m²). B. Galerie de circulation (150 m²). C. Club. D. Studio du conservateur. E. Vide de l'espace central d'exposition. F. Monte-charge.






C
B
A
0 10 M
0 30 F


COUPE TRANSVERSALE
bandeau al. laqué blanc
PARALUM
(brise-soleil horizontal)
COUVERTURE CHARPENTE
verre cathédrale opale
support acier enrobé plomb
charpente acier
chéneau fonte
bandeau al. laqué noir
PLAFOND SUSPENDU
GALERIE
panneau : âme réseau fibr
de bois face int. bois,
face ext. al. strié
ETAGE
thermopane
(2 glaces de 6 mm
vide de 12 mm)
REZ-DE-CHAUSSEE HAUT
bandeau al. laqué noir
REZ-DE-CHAUSSEE BAS
bandeau al. laqué noir
store à lamelles orientables
Structure de vitrage
en profilé al. renforcé acier
glace
glace Securit
Terrasse d'exposition
Réserves
Circulation
Collection d'étude
Cour anglaise

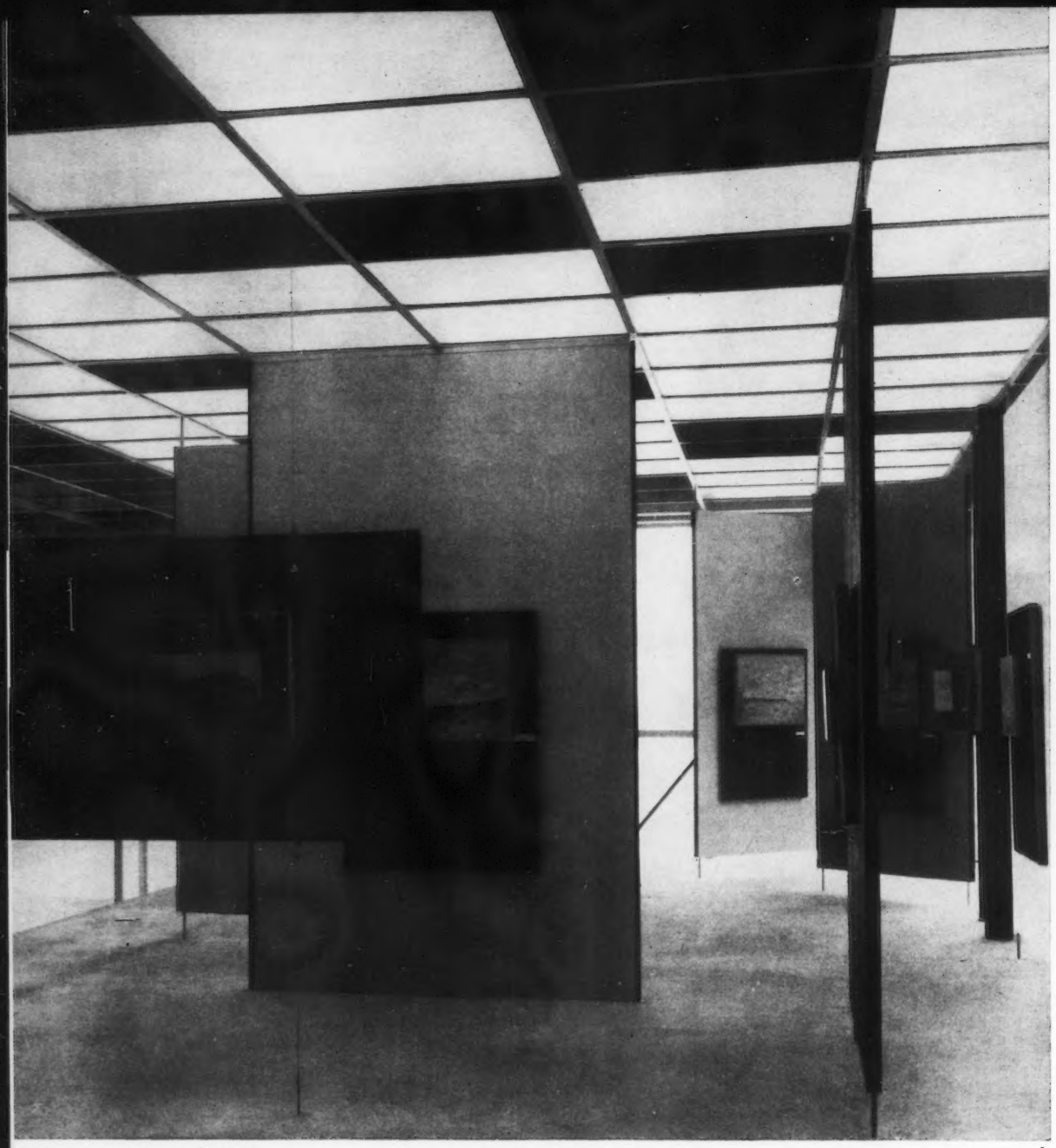


Photo A. Chadefaux 1

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ESSENTIELLES.

Les fondations, et la structure jusqu'au plancher du rez-de-chaussée haut, sont réalisées en béton armé ; le mur enceinte sud et les murets de soubassement des rampes et cour anglaise, en béton banché.

Au-dessus du plancher du rez-de-chaussée haut, la structure est faite de profilés d'acier, avec croisillons de contreventement en acier ; les planchers sont composés de dallettes en béton recevant la chappe d'incorporation du chauffage par le sol.

Les ossatures et menuiseries de façades sont en aluminium protégé par traitement anodique et aluminitage.

Les remplissages sont soit en glace (deux pans vitrés écartés de 80 cm avec face extérieure en « Sécurit » sur les façades Sud et Ouest exposées aux vents ; entre les deux pans : cordons chauffants et stores à lamelles orientables), soit en verre aterphone, pour obtenir l'isolation thermique ; soit en châssis vitrés basculants dans les locaux de travail ; soit en panneaux composés : face intérieure en bois, face extérieure en isolant et aluminium ; soit en placages profilés d'aluminium traité pour bandeaux et joues verticales d'angle.

La toiture se compose de six pans inclinés en verre armé comprenant des dispositions spéciales d'étanchéité, protégée par un brise-soleil horizontal en aluminium supporté par des faîtages de charpentes métalliques et par les poteaux d'ossatures.

Suspendus à la charpente par câble en acier, les plafonds se composent d'une ossature légère (1 m × 1 m), recevant soit des panneaux translucides, soit des panneaux pleins.

Les sols sont en dalles plastiques noires pour l'espace principal, recouverts de moquette dans les espaces complémentaires.

Le chauffage est obtenu par panneaux de sol et complété, en façade, par des cordons chauffants ; à l'intérieur par une ventilation mécanique pour le renouvellement régulier et le contrôle de l'air.

L'éclairage accompagne la trame générale adoptée et complète ou remplace l'éclairage naturel pour créer l'éclairage d'ambiance.

PARTI ARCHITECTURAL.

Le bâtiment se présente sous la forme d'un quadrilatère de 45 × 60 m dont la hauteur est de 12 m.

Il est totalement isolé du milieu urbain par le mur de clôture mais ouvert en partie haute vers la mer toute proche.

Le visiteur franchit le plan d'eau par une passerelle en pente douce conduisant à l'entrée principale du Musée, située au rez-de-chaussée haut, qui domine de 2 m environ le niveau du boulevard.

Cet étage comprend les principaux espaces destinés aux expositions et aux diverses manifestations culturelles.

Deux autres niveaux supérieurs sont reliés entre eux par des rampes et au rez-de-chaussée haut par un escalier. L'un à 2 m 80, le plus large à 3 m 80 constituent une galerie se développant en mezzanine sur les côtés Nord et Est, la partie Sud étant close en grande partie, par un mur fixe derrière lequel se trouve les bureaux de la conservation, un petit appartement et le « Club ».

Le rez-de-chaussée bas comprend : services techniques et administratifs, école d'art, salle de conférence, bibliothèque, réserves, ateliers, etc.

1. Détail d'une galerie d'exposition. 2. Vue d'ensemble du volume principal montrant la qualité de la lumière obtenue. 3. Porte sur façade Ouest vers la mer, (aluminium et acier).

2

Photos Pierre Joly, Vera Cardot.

MUSÉE MAISON DE LA CULTURE, LE HAVRE

3

1

1. Le Club, tapisserie de Reynold Arnould. 2. Plan d'eau et entrée des services administratifs. 3. Salle d'exposition au niveau du plan d'eau et passerelle d'accès. 4. Les galeries d'expositions au niveau supérieur. 5. Salle principale s'ouvrant vers l'Ouest.

2

Photos P. Joly, Vera Cardot.

3

4 *Photos Fernez.*

Dans ce cadre qui offre toutes les possibilités de **servir,**
les hommes trouveront la vie constamment renouvelée par la **création.**
G. LAGNEAU.

MUSÉE MAISON DE LA CULTURE, LE HAVRE

5

MUSÉE DE ZURICH, SUISSE

PFISTER FRÈRES ARCHITECTES

Le Musée de Zürich vient d'être doté d'un nouveau bâtiment à deux niveaux relié à l'ancien par un hall et un patio servant à des expositions en plein air. Ce bâtiment abrite, au rez-de-chaussée, une salle de conférence et, à l'étage, une grande salle d'exposition. Celle-ci, de plan rectangulaire (70 × 18 m) est surtout éclairée zénithalement, l'une des façades latérales étant aveugle, les autres ne comportant qu'une faible partie de panneaux vitrés. Le vaste volume de cette salle est fermé en partie haute par un velarium à grille métallique plastifiée avec couverture de forme pyramidale en plexiglas, disposée à 5 m. du plancher. Projecteurs et bouches de climatisation sont encastrés et des appareils fluorescents ont été placés à 2 m. au-dessus du velarium ; ce dernier, en cas de besoin, peut être surélevé de 2 m. La salle ne comporte aucun cloisonnement fixe, ce qui assure la plus grande liberté dans la présentation des œuvres. L'utilisation de panneaux mobiles permet d'organiser l'espace selon les nécessités.

L'éclairage zénithal crée une lumière homogène ; le faible éclairage latéral, une lumière très douce tamisée par les brise soleil orientables.

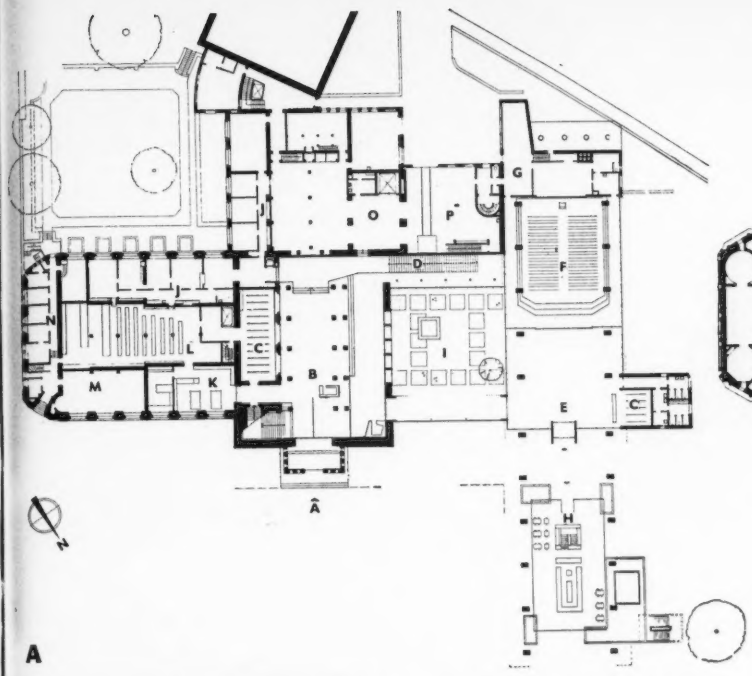
Le bâtiment est réalisé au moyen d'une ossature en béton armé avec remplissages en béton laissé apparent coulé dans un coffrage de panneaux, et collés avec dispositifs à cannelures vissées. Les pilotis sont en béton spécial de gravier du Rhin, bouchardé et poli. Les fenêtres sont à chassis aluminium.

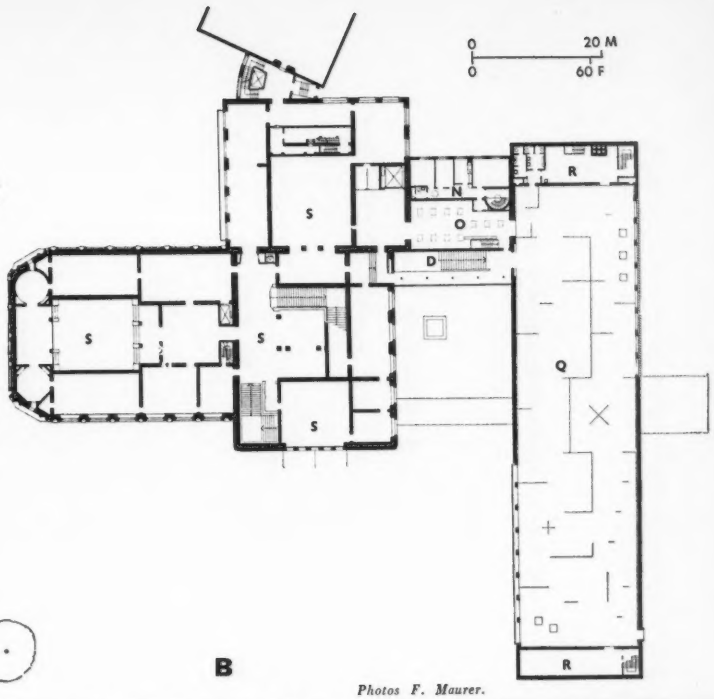
2/3

4/5

1. Vue d'ensemble du nouveau bâtiment avec restaurant au rez-de-chaussée et grande salle d'exposition à l'étage. On notera l'aile vitrée, à gauche, qui le lie à l'ancien Musée. 2. Détail de la façade pourvue de brise-soleil réglable. 3. Vue de la nouvelle salle d'exposition. 4. Accès à la nouvelle salle. 5. Patio et escalier conduisant à la salle d'exposition.

A. Rez-de-chaussée. B. Etage. A. Entrée principale. B. Foyer. C. Vestiaire. D. Escalier d'accès à la nouvelle salle. E. Foyer de la salle de conférence. F. Salle de conférence. G. Cuisine. H. Restaurant. I. Patio pour expositions en plein air. J. Direction. K. Salle de lecture. L. Bibliothèque. M. Réserve. N. Conciergerie. O. Ateliers. P. Expédition. Q. Nouvelle salle d'exposition. R. Matériel. S. Salle d'exposition de l'ancien Musée.



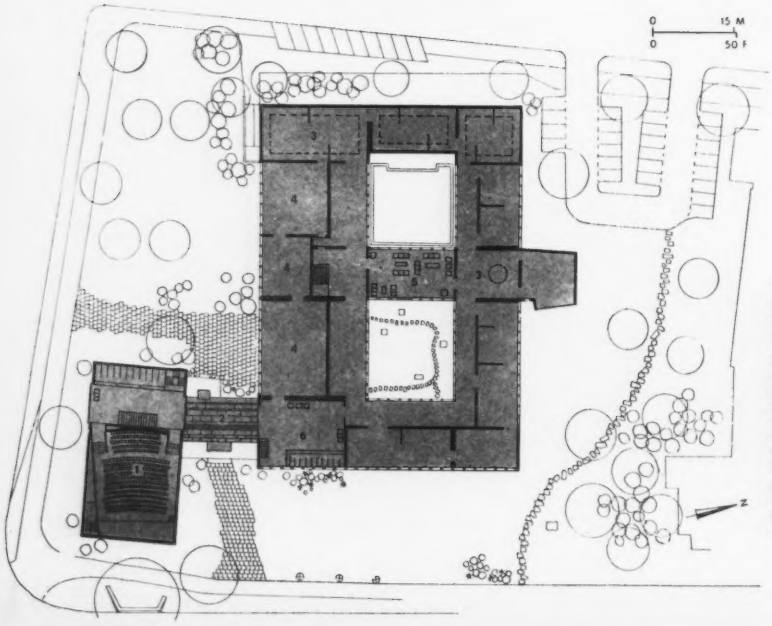


Photos F. Maurer.

MUSÉE FOLKWANG A ESSEN, ALLEMAGNE

CONCEPTION GÉNÉRALE : KREUTZBERGER ET HOSTEREY ARCHITECTES

RÉALISATION : HORST LOY ARCHITECTE



1. Vue d'ensemble façade entrée. A gauche, le bâtiment administratif à trois niveaux, dont la paroi aveugle est traitée en basalte noir ; au centre, le hall d'entrée largement vitré et à droite, le musée proprement dit dont le parti architectural affirme l'horizontalité ; les revêtements de façades sont en lave et l'allège sous les vitrages continus est en « conchylien ». 2. Détail de l'entrée vue de nuit. 3. L'une des cours intérieures prévue pour des concerts en plein air, avec sculptures d'artistes contemporains. 4. Vue d'une des galeries se développant le long de l'autre cour traitée en jardin, avec sculptures en matière plastique de Lehmbruck et Kolbe ; ces deux cours sont réunies par un passage vitré offrant aux visiteurs un agréable lieu de détente. 5. Vue intérieure de la salle Folkwang servant à diverses catégories de manifestations culturelles : conférences, concerts, projections, spectacles de danses contemporaines ou autres.

Ci-contre plan d'ensemble : 1. Bâtiment administratif au niveau de la salle Folkwang. 2. Hall d'entrée. 3. Salle d'expositions. 4. Expositions temporaires. 5. Hall vitré reliant les deux cours intérieures et servant de lieu de détente aux visiteurs. 6. Vestiaires.

Le musée Folkwang, consacré à l'art moderne, ayant été totalement détruit pendant la guerre, vient d'être reconstruit selon un projet répondant à une conception nouvelle et étudié en fonction des techniques de construction les plus actuelles. Sa situation dans la ville est très heureuse du point de vue urbanisme puisqu'il a été prévu à la limite du centre sur un terrain particulièrement dégagé.

Il avait été expressément demandé aux architectes une grande simplicité dans l'élaboration du parti architectural afin de rechercher avant tout les meilleures conditions pour la présentation des œuvres ; ainsi le bâtiment devait être considéré comme un écrin parfaitement adapté à sa fonction.

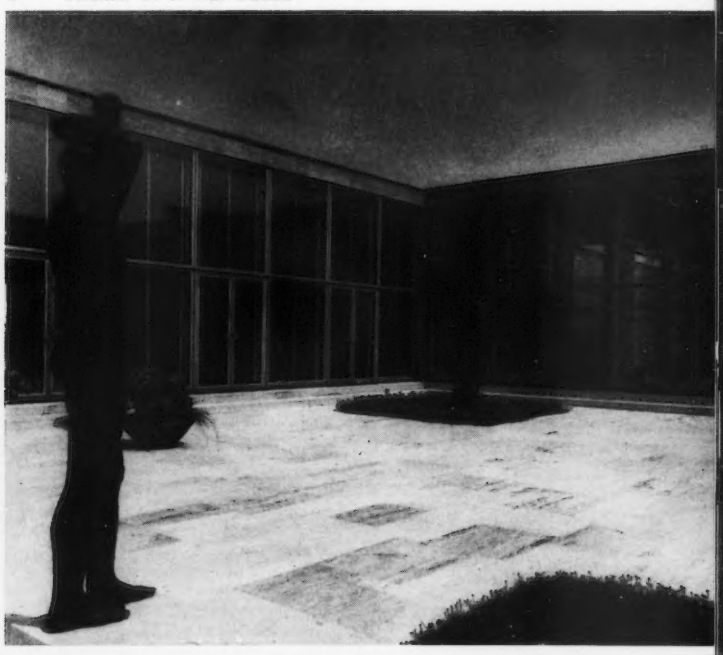
L'ensemble se compose de deux corps de bâtiments : l'un de trois étages qui abrite les services administratifs, la bibliothèque et la salle Folkwang ; l'autre à un seul niveau qui constitue le musée proprement dit, dont le parti architectural est caractérisé par l'affirmation de l'horizontalité. Ces bâtiments sont reliés entre eux par un hall d'entrée largement vitré et par des jardins qui les isolent des rues avoisinantes.

Le musée lui-même comporte, en outre, deux cours intérieures : l'une traitée en jardin, l'autre destinée à des concerts. Des galeries s'étendant sur le pourtour des cours-jardins, conduisent aux salles d'expositions. Trois d'entre elles sont réservées à des expositions temporaires ; elles sont largement éclairées naturellement par la façade latérale vitrée jusqu'au sol. Les autres qui abritent les collections du musée Folkwang sont situées en façade sud et éclairées exclusivement d'un seul côté par un vitrage continu (les allèges montent jusqu'à 2 m de hauteur et les panneaux vitrés au-dessus mesurent 3 m environ). La lumière est parfaitement bien distribuée ainsi, mais il est possible de la tamiser en certains cas au moyen de lamelles orientables. Par contre au niveau inférieur trois salles sont éclairées en partie haute des parois latérales et des salles plus petites réservées aux expositions d'art graphique ne comportent qu'un éclairage artificiel.

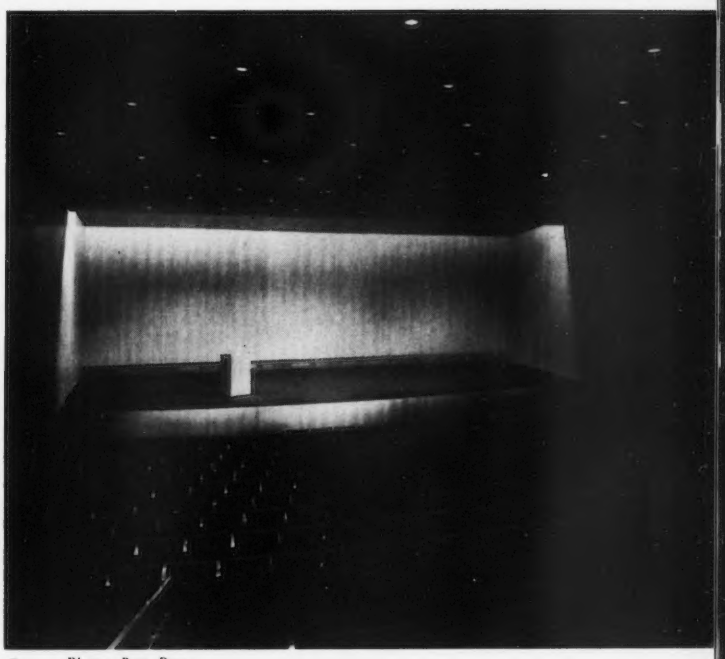
Un élément essentiel du bâtiment administratif est sa salle de conférence, dite salle Folkwang, prévue pour quatre cents places. Les parois latérales sont lambrissées et pourvues d'un revêtement en frêne clair et, au lieu de la scène classique, a été prévu un podium intégré au volume général de la salle. Les principales sources d'éclairage sont dissimulées dans le faux plafond constitué de panneaux acoustiques suspendus. On notera encore l'éclairage du hall d'entrée réalisé au moyen de points lumineux qui, le soir, mettent bien en valeur l'architecture simple et claire de cette partie du bâtiment.

2 *Photo H Grempel.*

3 *Document de la Ville d'Essen.*



4



5 *Photos Bert Rose.*

Photo G. Planck. 1

LE PARLEMENT DE BADE WURTEMBERG A STUTTGART, ALLEMAGNE

AUTEUR DU PROJET : K. VIERTEL ARCHITECTE

RÉALISATION : BUREAU D'ARCHITECTURE DU GOUVERNEMENT DE BADE WURTEMBERG SOUS LA DIRECTION DU PROFESSEUR LINDE ARCHITECTE

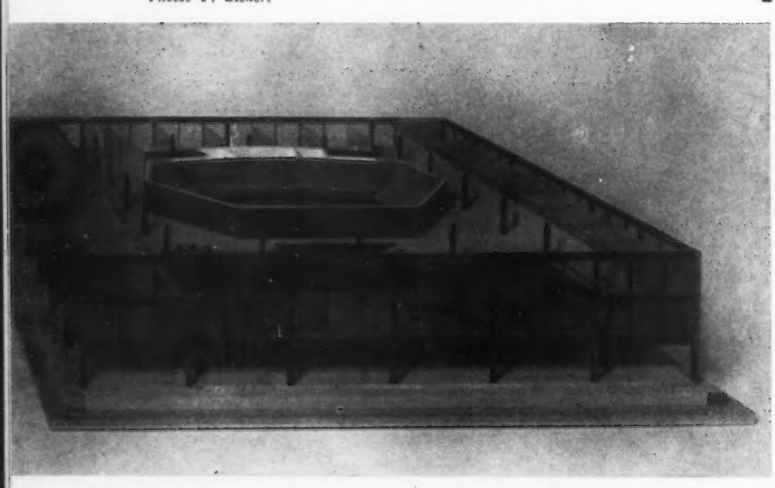
Le nouveau Parlement de Bade Wurtemberg vient d'être inauguré dans les derniers jours de juin. L'ancien bâtiment avait été détruit pendant la guerre et, durant de longues années, les députés ont dû siéger dans des salles provisoires ; c'est seulement en 1953 qu'il fut décidé de lancer un concours pour la construction du nouveau Parlement. Ce concours a été jugé en février 1955 et le troisième prix décerné à l'architecte W. Luckhardt, de Berlin. Cependant, aucun projet ne fut suivi d'exécution et un deuxième concours a été ouvert en juillet 1956 et le premier prix attribué, cette fois, à l'architecte K. Viertel, de Mayence. Or, ce projet, établi sur le même principe que celui de Luckhardt, devait encore subir de nombreuses modifications et, finalement, la construction du bâtiment fut confiée au chef du service d'architecture du Gouvernement de Bade Wurtemberg, le professeur Linde. Aidé de quatre architectes de son service, il réalisa le bâtiment que nous publions ici.

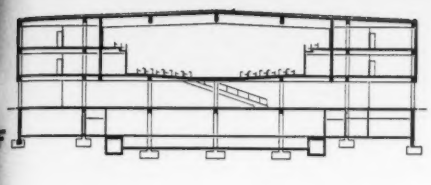
Cette solution d'ouvrir des concours, de primer quelques projets et d'en tirer une sorte de « compromis » du point de vue architectural se produit trop souvent. Il ne faut pas oublier que l'architecture est un art et que s'il s'agissait de sculpture ou de peinture, de tels procédés ne seraient pas admis. Un prix de concours ne saurait être placé sur le même plan que des honoraires et l'on ne devrait pas pouvoir utiliser les idées d'un architecte sans son consentement.

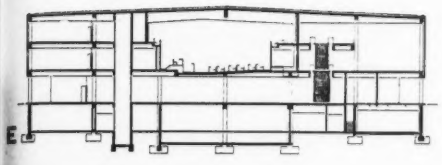
Le nouveau Parlement est situé à Stuttgart, entre le Château et l'Opéra, bâtiments d'époques et de styles très différents. Son implantation dans un vaste parc aménagé à l'occasion de l'exposition « Bundesgartenschau 1961 » est très favorable. L'expression architecturale évoque l'esprit de Mies Van der Rohe.

Le volume principal, cubique (54 × 54 × 54 m), est établi sur une trame de 9 × 9 m. La salle des séances plénières occupe deux niveaux au centre du bâtiment ; elle est éclairée et ventilée artificiellement. Sur le pourtour ont été disposées, au premier et au deuxième étage, des salles de Pas Perdus, de grandes dimensions, alors que la salle des séances (2.600 m³) a été réduite au minimum pour éviter l'installation coûteuse d'un système électro-acoustique. La salle est prévue pour un nombre exact de députés : elle contient 121 sièges et il semble impossible d'y ajouter quelques places, même cinq. Pour la même raison, il n'a pas été prévu de tribune de presse indépendante. Les journalistes sont donc mêlés au public, ce qui a donné lieu à de vives critiques.

Photos F. Zieker. 2







En page de gauche : Façade principale entée et maquette du projet élaboré en 1958.

Ci-dessous : angle Nord-Ouest.

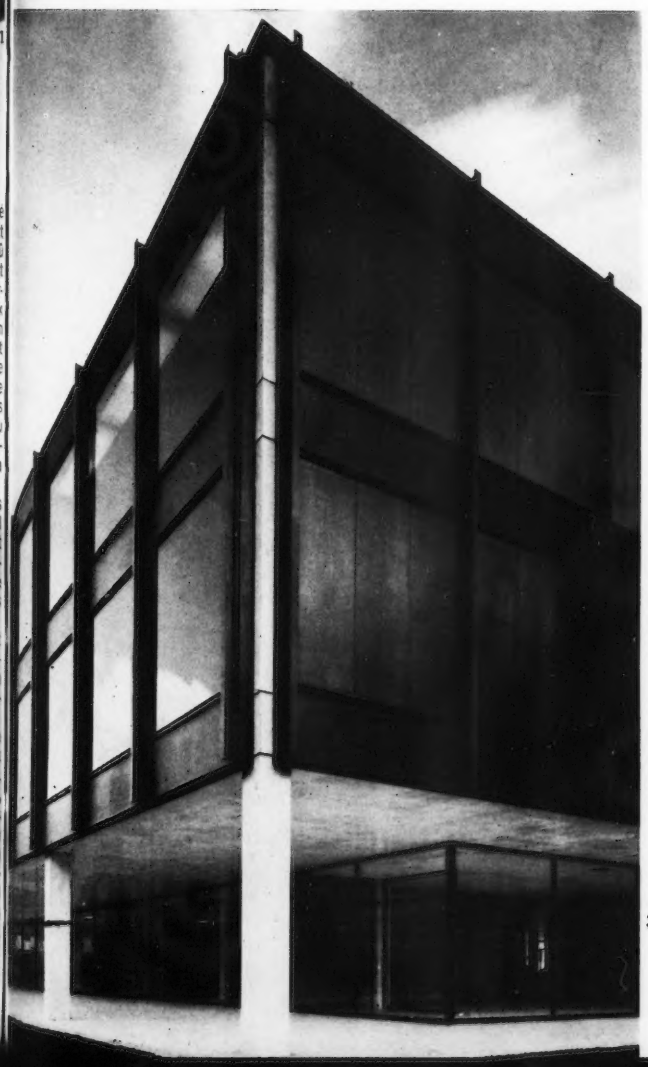
A. Sous-sol : 1. Cuisine. 2. Caves. 3. Vestiaires du personnel. 4. Dépôt. 5. Chauffage urbain. 6. Réfrigérateurs. 7. 8. et 9. Installation de conditionnement d'air. 10. Service médical. 11. Entrée des fournisseurs. 12. Central téléphonique. 13. Documents à détruire. 14. Dépôt de papier.

B. Rez-de-chaussée : 15. Entrée principale et grand hall. 16. Restaurant. 17. Office. 18. Salle de la Presse. 19. Parloir des députés. 20. Ingénieur en chef. 21. Téléscripteur. 22. Central téléphonique. 23. Salle des chauffeurs.

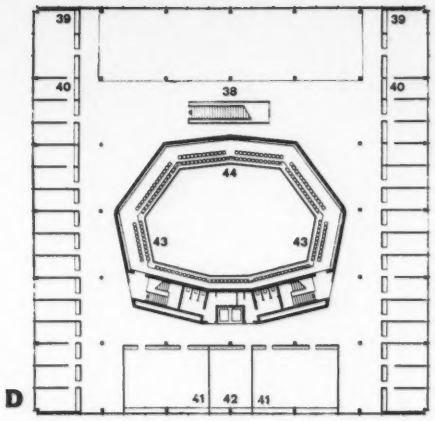
C. Premier étage : 24. Salle des Pas Perdus. 26. Archives. 27. Vice-Président. 28. Directeur. 29. Président. 30. Salle des Ministres. 31. Salle de réunion. 32. Président de Commission. 33. Administration. 34. Secrétariat. 35. Bureaux. 36. Cabines de Presse. 37. Radio, télévision.

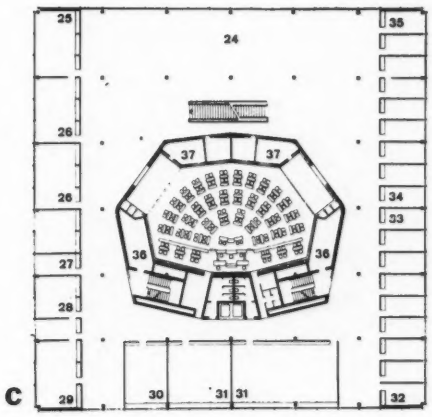
D. Deuxième étage : 38. Salle des Pas Perdus. 39. Salle de conférence. 40. Bureaux des députés. 41. Salle de réunion. 42. Représentant du Gouvernement. 43. Tribunes de Presse. 44. Tribunes du public.

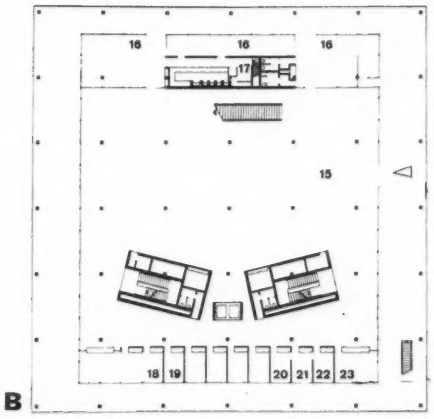
E et F. Coupes.

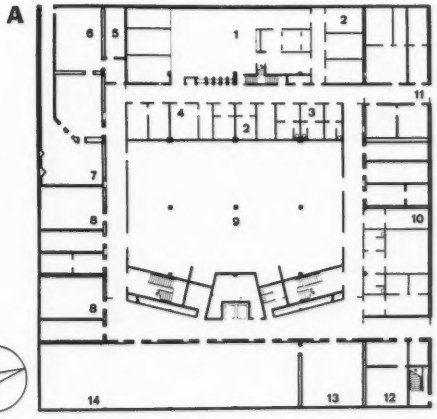


3









1

Aux premier et deuxième étages, il a été aménagé des salles de réunion et de lecture, ainsi que les bureaux particuliers des députés et les services administratifs. Les salles sont d'une bonne tenue architecturale, pourvues de « cloisons-placards », démontables en chêne clair, largement vitrées en partie haute. Dans la plus importante des salles de réunion ont été placées des tapisseries, dont une de Lurçat, qui apportent des accents de couleur ; mais dans les bureaux, on note une regrettable uniformité. Ainsi, lorsqu'un député rend visite à l'un de ses collègues, il ne trouve guère de différence entre son propre bureau et l'autre.

La salle des séances plénières est traitée également en chêne et manque aussi de couleur. Cependant, des tapisseries pourraient être placées ultérieurement, elles auraient aussi l'avantage d'améliorer les conditions acoustiques. Pour cette salle, un mobilier spécial a été étudié, mais pour les autres salles et les bureaux, les architectes ont procédé à une sélection de meubles de série qui apparaît valable.

Au rez-de-chaussée se trouvent les grands halls du public et un restaurant. En retrait de l'escalier conduisant au premier étage, on remarque sur un long mur une composition en ardoise (fossile pétrifié) apportant un caractère intéressant au fond du hall d'entrée. Devant le bâtiment, mais malheureusement un peu loin, a été placée une sculpture d'Henry Moore, en bronze, représentant une femme couchée.

La construction est réalisée au moyen d'une ossature en béton armé, avec utilisation, pour les poteaux, d'éléments préfabriqués en B.A. laissé apparent.

Les dalles de planchers sont en béton armé de 20 cm d'épaisseur, ce qui favorise l'insonorisation, ainsi que les revêtements de sol en moquette. Les plafonds sont pourvus de panneaux acoustiques et les parois extérieures, traitées en murs-rideaux, sont en bronze et verre antisolaire légèrement teinté de brun ; cette couleur des parties vitrées a été choisie pour affirmer le volume général du bâtiment, dont les proportions sont intéressantes, mais c'est quand même le soir qu'il apparaît le mieux, quand les fenêtres sont éclairées ; de nuit, le bâtiment gagne beaucoup.

Malgré les quelques critiques exprimées, le nouveau Parlement de Bade Wurtemberg représente certainement l'un des meilleurs édifices publics construits en Allemagne depuis quarante ans.

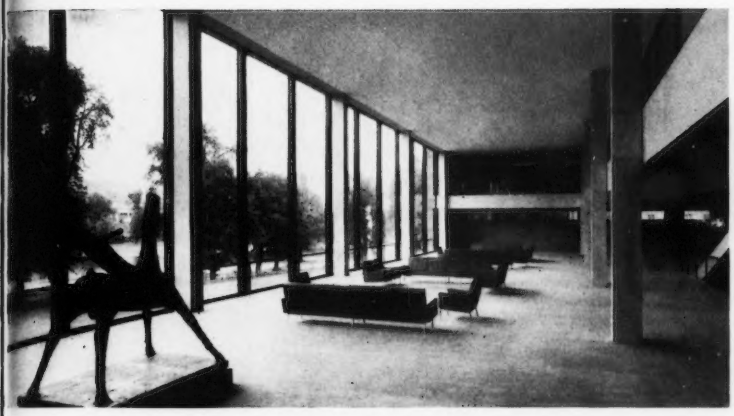
Walter MUNZ.

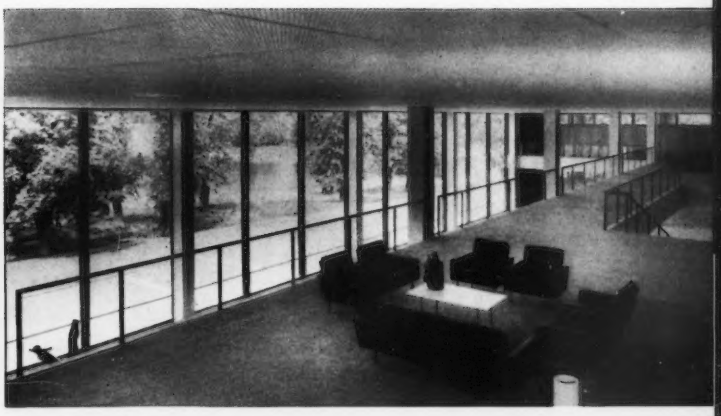
2

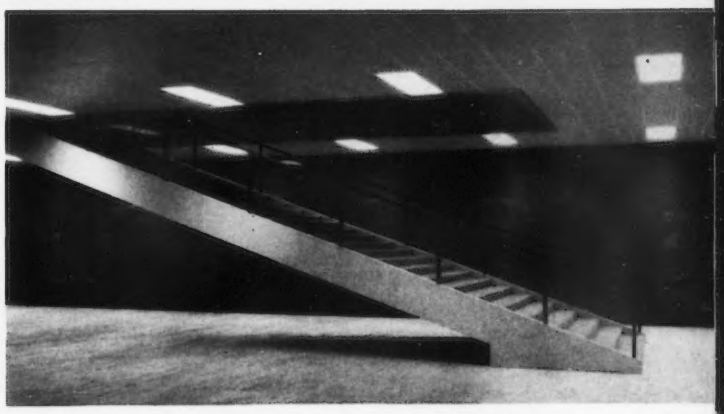
3

LE PARLEMENT DE BADE WURTEMBERG

1. Le grand hall d'entrée. 2. La salle des Séances plénières, vue prise de la Tribune du public. 3. Service administratif. 4. Salle de réunion prévue pour soixante personnes, tapisserie de Jean Lurçat. 5. Salle des Pas Perdus au premier étage ; sculptures de M. Marini. 6. Salle des Pas Perdus au deuxième étage. 7. Salle de lecture. 8. Grand escalier des députés. Composition murale du Dr Hauff (Fossiles pétrifiés), aménagement général du Prof. Baum.







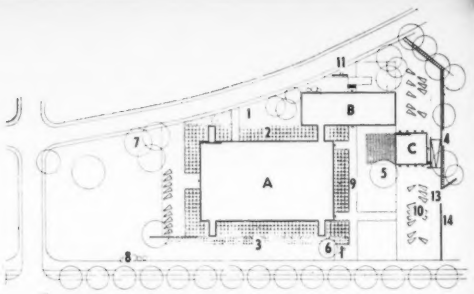
4

IMMEUBLE DE BUREAUX A MUNSTER, ALLEMAGNE

HARALD DEILMANN ARCHITECTE LUDWIG TAPPE, PETER JUNGLAS et ERIKA VOSS COLLABORATEURS

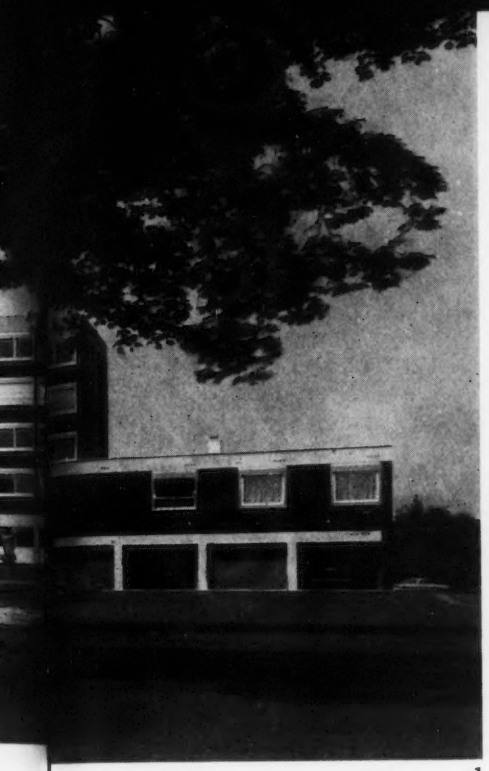
ED. KNOCHE INGÉNIEUR POUR LA STRUCTURE H. BEAUCAMP INGÉNIEUR CONSEIL

AMÉNAGEMENT DES JARDINS : R. SKRIBBE



Ci-contre, Plan d'ensemble du siège de la Nord-Ouest Lotto. A. Bâtiment administratif (12 786 m²) surface utile 3 029 m², circulation 726 m²). B. Bâtiment à usage commercial (28 338 m³) surface utile 5 684 m², circulation 950 m². C. Gardien et garages (1 785 m³) surface utile 393 m².
1. Pelouses. 2 à 8. Arbres et arbustes d'essences diverses. 9. Passages couverts. 10. Parking, entrée des voitures. 11. Parc à vélos. 13. Passage public. 14. Mur de soutènement.
En grisé : Bassin et sculpture.

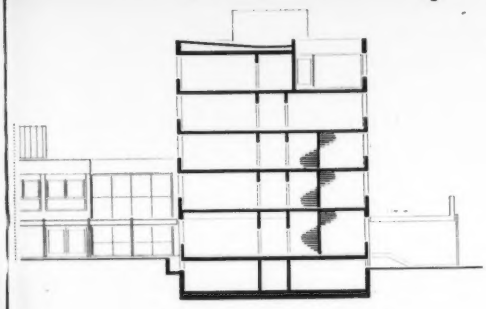
3

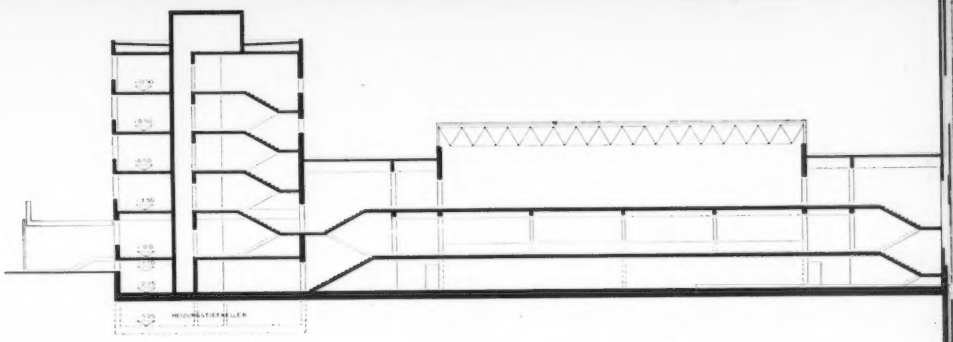


1

2

Photos F. Thomas





1. Vue d'ensemble montrant de gauche à droite : le bâtiment des services intérieurs, comprenant au niveau principal le grand bureau collectif éclairé latéralement en partie haute ; le bâtiment administratif ; la petite construction abritant logements de fonction et garages. 2. Vue prise de l'entrée principale sur le plan d'eau et le hall vitré reliant les deux corps de bâtiments. 3. Vue de détail. On notera les heureux rapports entre les matériaux : béton, brique, aluminium et l'implantation des bâtiments dans un cadre de jardins particulièrement bien étudié.

A. Rez-de-chaussée :

Bâtiment administratif : 1. Entrée. 2. Grand hall. 3. Salle d'attente. 4 et 5. Comptabilité. 6. Central téléphonique. 7 et 8. Direction. 9. Services techniques. 11. Expéditions.

Bâtiment des services intérieurs : 2 et 3. Service médical d'urgence. 4. Cantine du personnel. 5. Office. 6. Plonge. 7. Salle de conférences. 8. Emballage. 9. Chef de service. 10 et 11. Imprimerie. 12. Chambre noire. 13. Fichiers. 14. Bureau collectif.

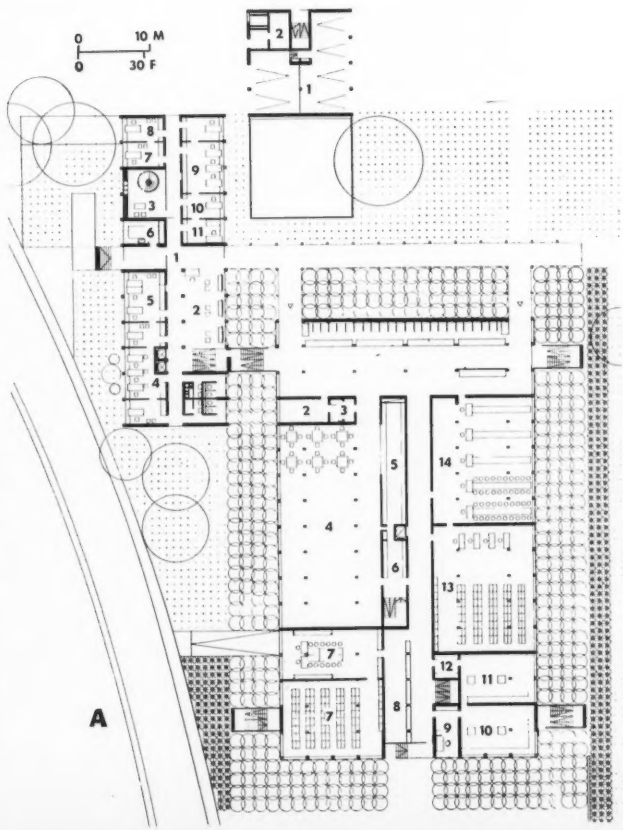
Logements de fonction et garages : 1. Garages pour 5 voitures. 2. Transformateurs.

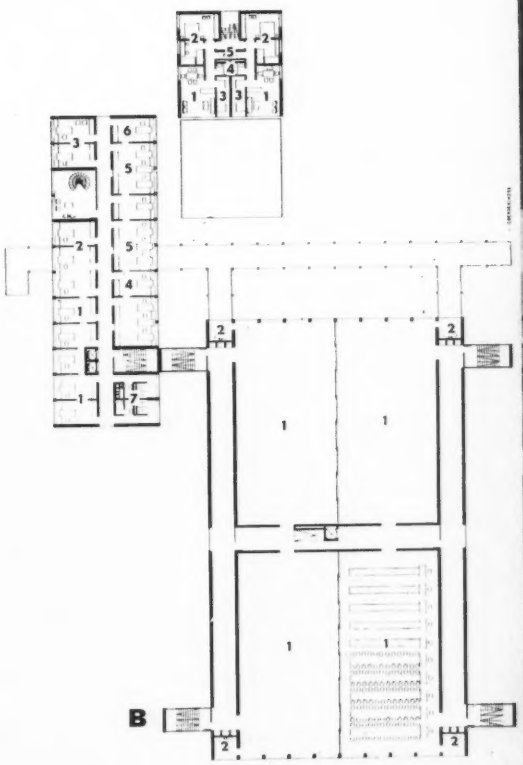
B. Premier étage :

Bâtiment administratif : 1 et 2. Bureaux. 3. Direction. 4 à 6. Bureaux. 7. Sanitaires.

Bâtiment des services intérieurs : 1. Grand bureau collectif. 2. Sanitaires.

Logements de fonction : 1. Séjour. 2. Chambre. 3. Cuisine. 4. Salle d'eau. 5. W.C.





1

2

IMMEUBLE DE BUREAUX A MUNSTER

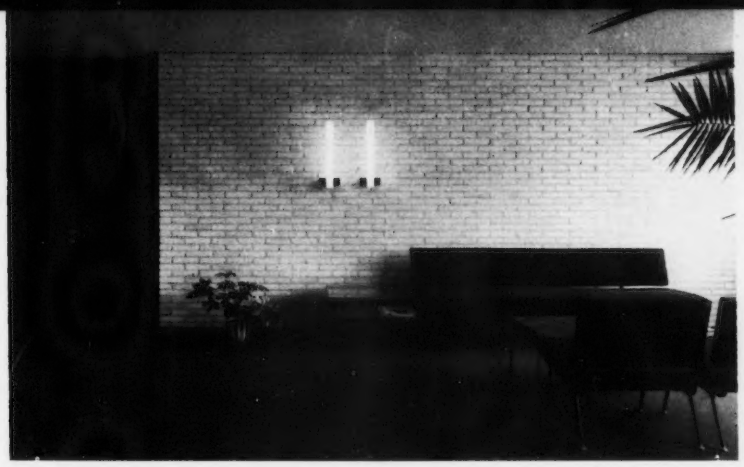
L'édifice a été construit avec des moyens relativement simples, d'après des principes visant à un entretien aisé et économique. On a tenu à assurer une grande souplesse d'utilisation, en ce qui concerne l'entreprise elle-même aussi bien que d'autres usages possibles. Toutes les cloisons et tous les placards peuvent être déplacés. Les canalisations électriques de haute et basse tension sont installées horizontalement au long des appuis de fenêtre et toujours accessibles. Tous les plafonds sont insonorisés. Les parois des couloirs comme les remplissages de l'ossature, sont en briques hollandaises vitrifiées. Les menuiseries bois des fenêtres sont recouvertes d'aluminium à l'extérieur et consistent en deux éléments pivotants et basculants, avec store en aluminium Normaroll et installation de ventilation continue incorporés.

Tous les sols des circulations sont recouverts en terrazzolith, ceux des bureaux sont pourvus d'un revêtement plastique (P.V.C.).

Bien que l'étude ait porté avant tout sur le point de vue fonctionnel dans l'élaboration du projet, le rapport des proportions, le choix des couleurs et des matériaux ont été effectués en vue de créer une ambiance harmonieuse.

1 et 6. Grand bureau collectif. 2. Escalier dans le bâtiment principal. 3. Salle d'attente de la direction. 4. Vestiaire de la direction. 5. L'un des couloirs dont les parois latérales sont en briques vitrifiées.

Photos F. Thomas.



3

4

5

6

Photos F. Thomas.

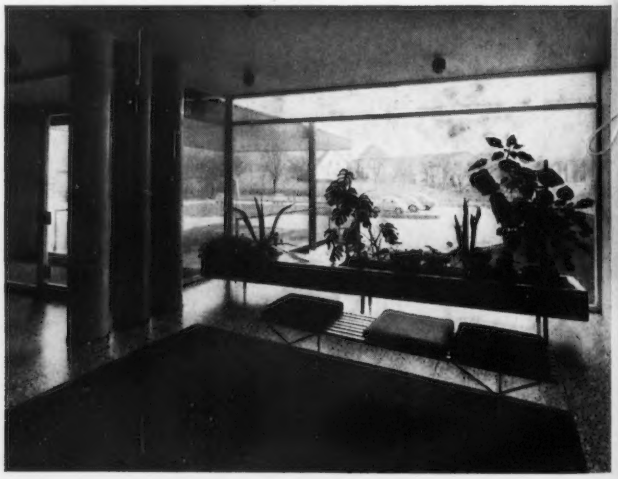
CLINIQUE SPÉCIALISÉE A BAD SALZUFLEN, ALLEMAGNE

1

HARALD DEILMANN ARCHITECTE HAVER, MUMME, RIEBEL et SCHNIEWIND COLLABORATEURS

KORTENDIECK et OTTO COLLABORATEURS POUR LA DIRECTION DES TRAVAUX FRITZ WILLE et DETMOLD INGÉNIEURS POUR LA STRUCTURE

2/3



4/5

Lorsque l'architecte fut chargé de construire, à Bad Salzuflen, une clinique destinée à soigner les malades atteints d'affections cardiaques et de troubles circulatoires, il ne put s'inspirer d'aucune tradition dans ce domaine, à l'exception de quelques principes appliqués dans certains hôpitaux. De plus, il lui était expressément demandé de rechercher une solution différente de tous les bâtiments analogues de la région, bien appropriée à la médecine psychomatique où l'on devait trouver, intimement mêlées, les caractéristiques d'un centre de soins et d'un établissement de cure.

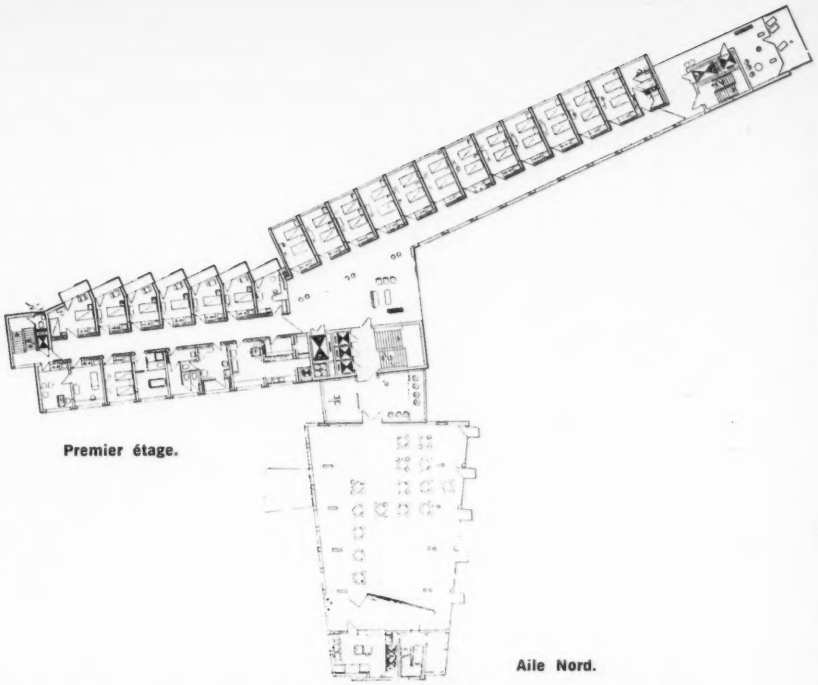
Le parti adopté est celui d'un gratte-ciel proche, dans sa conception, de celui d'Alvar Aalto pour le sanatorium de Paimio (1929) offrant aux malades, outre le maximum d'air et de soleil, les vues les plus dégagées sur le paysage environnant composé de montagnes boisées de moyenne altitude, particulièrement reposantes à contempler. Pour assurer au bâtiment une exploitation rationnelle, les deux ailes hautes forment entre elles un angle largement ouvert, et à leur intersection avec l'aile Nord ont été placées les circulations verticales.

L'établissement est prévu pour 231 malades. Les plus gravement atteints occupent des chambres à un lit, toutes dotées d'un balcon individuel et réparties dans les étages supérieurs de l'aile Est. Les autres, qui peuvent se lever, occupent des chambres à deux lits situées dans l'aile Ouest, ils disposent aussi des salles de séjour communes (musique, lecture, bibliothèque, jeux, repos, réception des visiteurs, etc.) aménagées au premier sous-sol de l'aile Ouest ouvrant, en raison de la pente du terrain, au niveau des jardins.

Chaque unité de soins occupe un étage entier de l'ensemble du bâtiment, soit 33 lits dont 5 répartis dans des chambres individuelles.

Les circulations verticales placées à l'intersection des trois corps de bâtiment comprennent, outre les escaliers, quatre ascenseurs pour les malades, deux monte-lits, un ascenseur pour les médecins et les infirmières, un ascenseur reliant le laboratoire aux salles des infirmières de service économisant ainsi au personnel beaucoup de fatigue et de temps, et enfin trois monte-plats et un monte-charge.

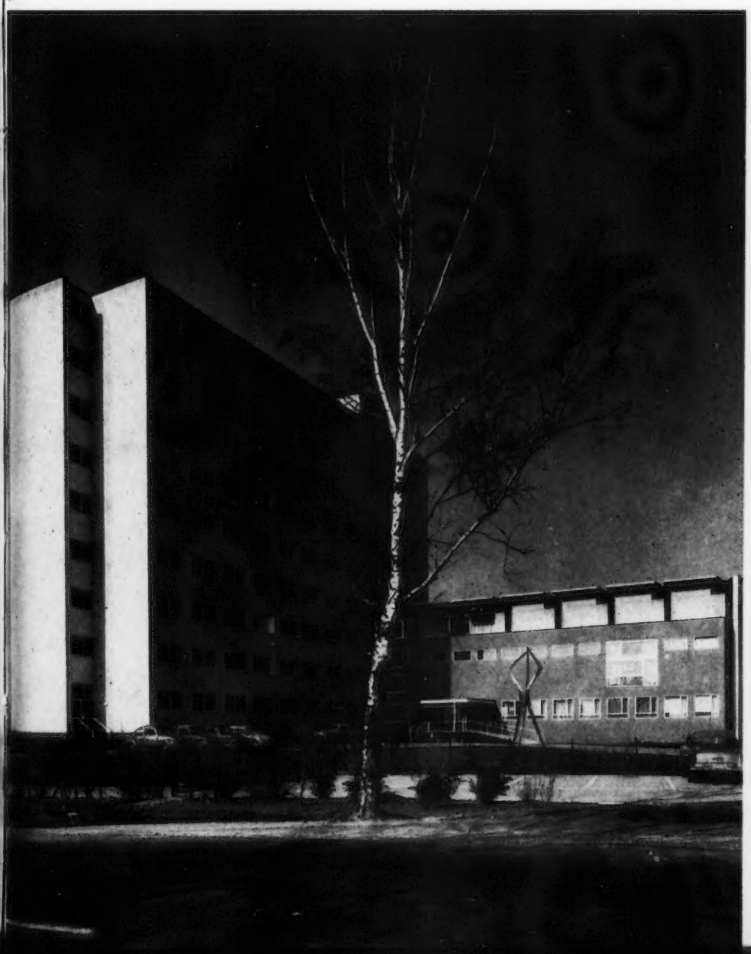
La construction est réalisée au moyen d'une ossature en béton armé avec remplissages en briques ou en carreaux de plâtre. Tous les revêtements de sol : terrazzolith, linoléum, liège ou grès, reposent sur des dalles flottantes pour assurer la meilleure insonorisation. Pour l'extérieur, les architectes ont choisi une mosaïque de verre italienne, matériau inaltérable. La polychromie a fait l'objet d'une étude particulière. Les châssis des fenêtres, à double vitrage de verre isolant, sont en profilés d'acier laminé.



1. Vue d'ensemble ; à gauche, l'aile Nord ; à droite, l'aile Ouest et au premier plan le corps de bâtiments bas correspondant au 2e sous-sol au installations d'hydrothérapie. A l'intersection des trois ailes ont été prévues les circulations verticales. 2. Vue d'ensemble montrant, à l'arrière plan, un immeuble d'habitation destiné au personnel. 3. Hall d'entrée. 4. Chambre à deux lits. 5. Chambre à un lit réservée aux malades gravement atteints. 6. Façade Nord-Est. 7. Façade Sud-Ouest.

Le rez-de-chaussée abrite, dans l'aile Nord : entrée principale, réception, administration ; dans l'aile Ouest : laboratoires et radiologie ; dans l'aile Est : salle de consultation. Au premier sous-sol, dans l'aile Nord : cuisine, salle de repas du personnel ; dans l'aile Ouest, très dégagée : salles de détente des malades ; dans l'aile Est : pharmacie, dépôts, etc. Au deuxième sous-sol, ouvert aussi vers l'ouest : services généraux, réserves et hydrothérapie.

6

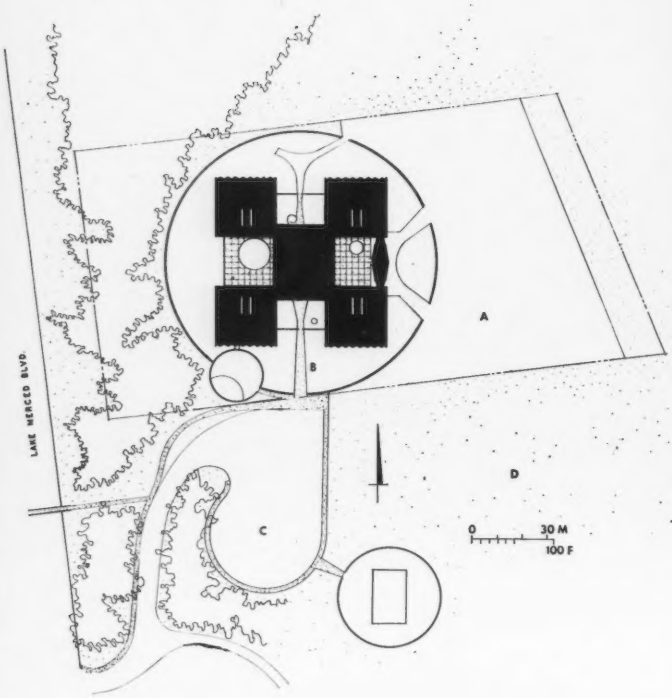


7

Photos F. Thomas.

ÉCOLE A DALY CITY, CALIFORNIE

MARIO J. CIAMPI ARCHITECTE
PAUL REITER ARCHITECTE ASSOCIÉ
ISADORE THOMPSON INGÉNIEUR POUR LA STRUCTURE



1

1. Détail de l'entrée de l'école. 2. L'une des cours-jardins ; on notera le système de couverture débordante formant galerie-préau et les éléments alternés qui isolent la cour de jeux du parc environnant. 3. Vue intérieure d'une classe.

Ci-contre, plan d'ensemble : A. Terrasse dallée réservée à des jeux de plein air. B. Espace général de l'école. C. Parking. D. Terrain de jeux du parc.
En noir : les bâtiments (plans au niveau des couvertures).

2

Photos K.H. Riek.

Dans le cadre du plan d'aménagement de Daly City, vient d'être réalisée cette école qui s'inscrit dans un ensemble situé dans un vaste parc où seront aménagés ultérieurement un club hippique, une piscine, des terrains de jeu et d'importants parkings. Il s'agit d'un centre récréatif et la salle de réunion de l'école sera utilisée à des fins polyvalentes, servant aussi bien aux adultes qu'aux enfants.

L'école a été conçue pour créer une ambiance à l'échelle de l'enfant où les classes et les cours-jardins sont de dimensions restreintes et disposées de telle sorte que toutes les parties différenciées : classes, jardin d'enfants, bibliothèque, services administratifs, salle de réunion, services complémentaires, soient indépendantes, mais étroitement liées entre elles.

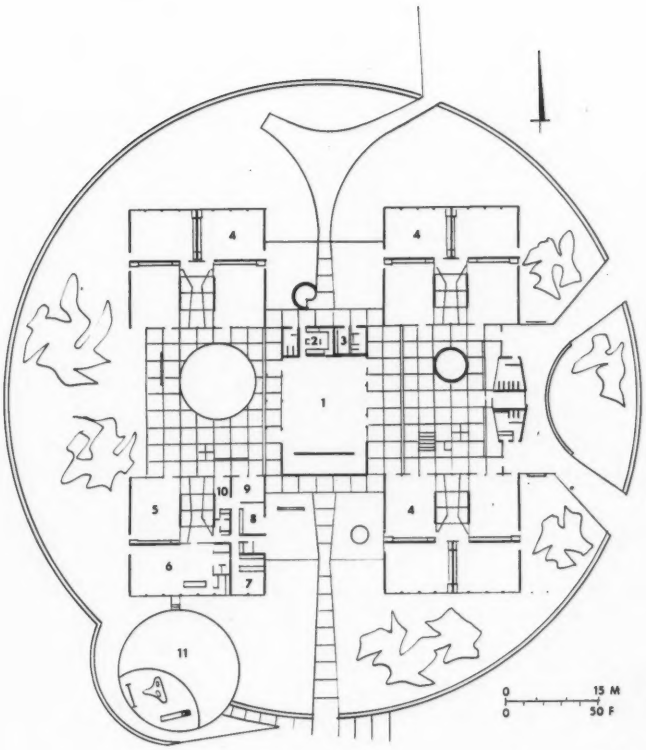
Le plan général est étudié de façon à grouper les éléments communs et à répartir les trois unités de classes et le jardin d'enfants, doté de son propre espace de jeux, aux quatre angles du bâtiment principal. La position de la salle de réunion permet de l'utiliser pour toutes les activités, qu'elles soient extérieures ou intérieures et aussi comme réfectoire.

Le terrain, très vaste, a favorisé, en outre, l'aménagement de jardins qui forment éléments de liaison entre l'école et le parc.

Pour assurer l'intimité de l'école et la protection contre le vent, des écrans mobiles ont été disposés le long des parties ouvertes des cours-jardins.

Comme le projet devait être construit sur un terrain bas et marécageux, une remodélation du sol s'est avérée nécessaire et les architectes ont adopté le parti de créer artificiellement une butte de plan circulaire qui anime le paysage.

La construction est surtout caractérisée par la couverture débordante en tôle pliée, reposant sur une légère structure métallique tubulaire.

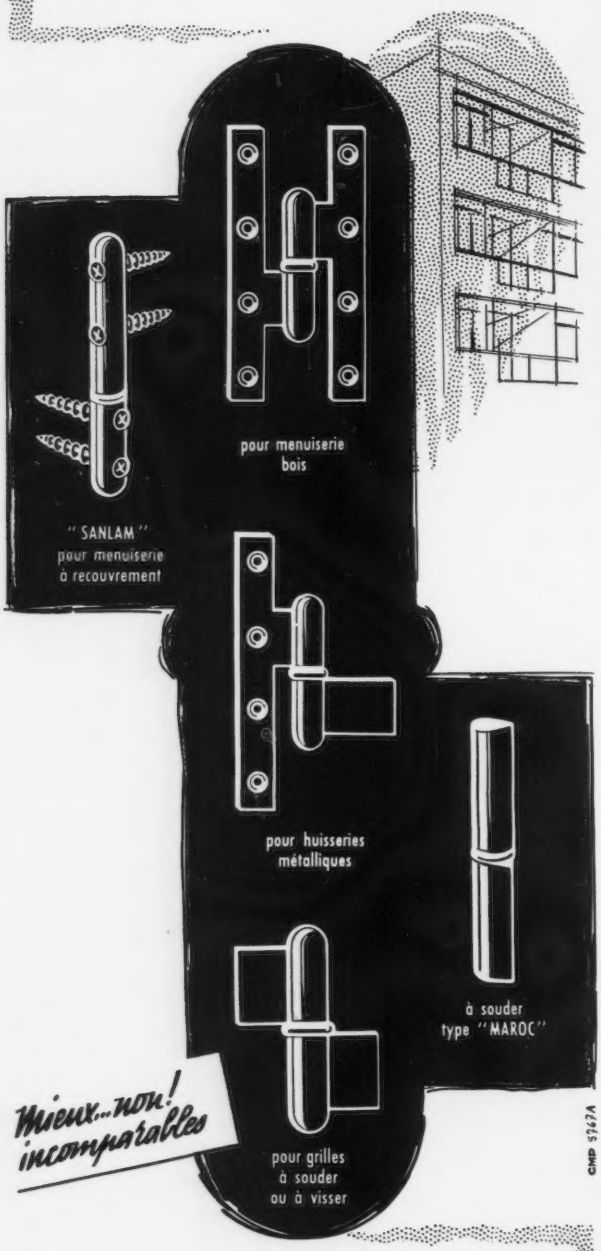


Plan d'ensemble de l'école : 1. Salle à usages multiples. 2. Cuisine. 3. Surveillance. 4. Classes (12 en totalité). 5. Bibliothèque. 6. Jardin d'enfants. 7. Salle des professeurs. 8. Direction. 9. Bureaux. 10. Nurses. 11. Cour de jeux.

A CONSTRUCTIONS *sérieuses*
ACCESSOIRES *de classe!*

PAUMELLES ÉLECTRIQUES

QUALITÉ - SOLIDITÉ - DURÉE



Mieux... non! incomparables

PAUMELLERIE ÉLECTRIQUE

LA RIVIÈRE DE MANSAC (Corrèze)

dans cette entreprise, le problème était d'obtenir des reproductions de plans de qualité.

AN 610 - F

les papiers diazo "REGMA" se sont révélés les plus rentables

La gamme très variée des papiers diazo "REGMA" permet de choisir la solution la plus rationnelle en fonction du résultat recherché et du matériel de tirage utilisé :

Papiers diazo "REGMA" classiques : Développement à sec ou semi-sec.
Papiers diazo "REGMA" contralux : Reproductions contrastées et lumineuses.
Papiers diazo "REGMA" ultra-rapides : Amélioration de rendement.
Supports diazo spéciaux : Contre-calque, vernis, baryté photo, toile émulsionnée, etc...

L'importance de la production et la sévérité des contrôles de fabrication, garantissent la haute qualité des papiers diazo "REGMA".

REGMA
MARQUE DÉPOSÉE

SOCIÉTÉ
LA CELLOPHANE
DÉPARTEMENT "REGMA"
110, Boulevard Haussmann, Paris 8e - LAB. 64-40